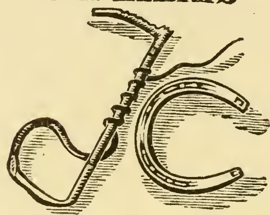


EX LIBRIS





JOHN A. SEAVERNS

LES RACES CHEVALINES
FRANÇAISES & ANGLAISES

DU MÊME AUTEUR

Quelques notes sur l'entretien du Cheval (épuisé).

Le Cheval, soins pratiques, 20e mille (chez Plon, Nourrit et Cie, édit.) 3 50

Les Races de chevaux de selle en France, (comment on achète un cheval de selle) (chez Plon, Nourrit et Cie, édit.). . . . . 5 »

L'Equitation des gens pressés, illustration de Thélem (chez Ollendorff et Cie, édit.) . . . . . . 6 »

Dressage et menage (du cheval, de harnais), nombreuses illustrations de Crafty (chez Plon, Nourrit et Cie, édit.). . . . . 6 »

Le Hunter et le rapport de la Royal Improvement Society (chez Plon, Nourrit et Cie, édit). . . . . 2 »

A travers l'Allemagne hippique, ouvrage illustré de nombreuses photographies (chez Plon, Nourrit et Cie, édit.). . . . . 4 »

EN PRÉPARATION

Les Races chevalines austro-hongroises.

L'Equitation des enfants.

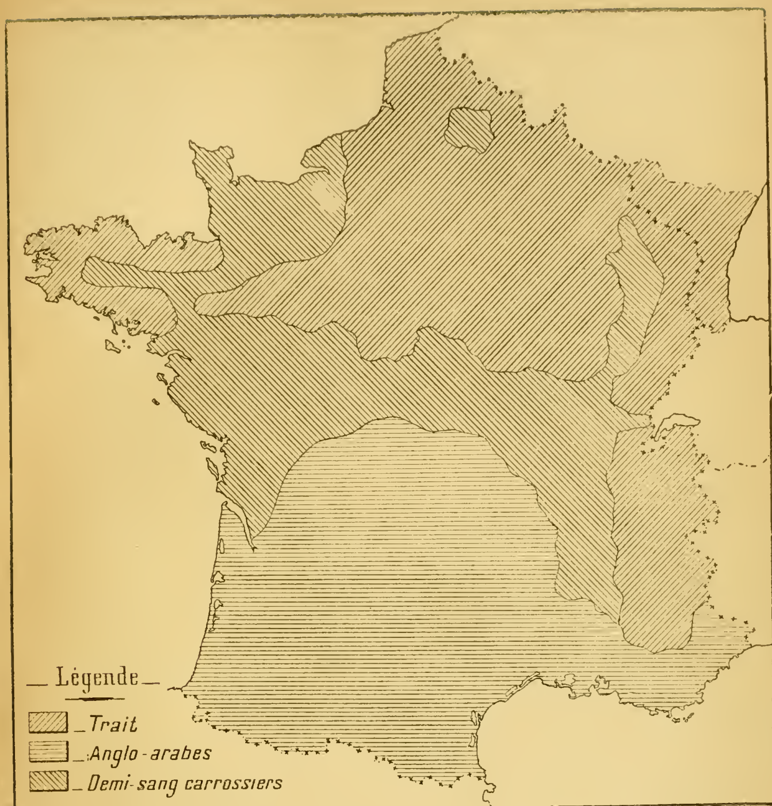
LES RACES CHEVALINES FRANÇAISES & ANGLAISES



Indicateur, demi-sang anglo-arabe.

Comte de COMMINGES

J.-B. ROBERT, ÉDITEUR
Ancienne Maison MILON



FRANCE HIPPIQUE

En 1910, la population chevaline de la France était de 3 350.000 chevaux et mulets, dont 2.500.000 avaient l'âge requis par la loi pour être mobilisables, 15 ans pour les chevaux, 5 ans pour les mulets.

Au début d'une guerre, la réquisition portera sur 5.500.000 têtes. Or les services spéciaux ont pu classer 1.020.000 chevaux, soit près du double du nécessaire, même pour le service de la selle.

La population chevaline est donc encore suffisante pour qu'en cas de guerre l'armée puisse facilement trouver l'effectif nécessaire, sinon en qualité du moins en quantité, au fur et à mesure des besoins.

Les races chevalines
FRANÇAISES ET ANGLAISES

PREMIÈRE PARTIE
LES CHEVAUX FRANÇAIS

AVANT-PROPOS

La « Mort du Cheval ». — Progression et stagnation probable du nombre des véhicules automobiles. — Augmentation dela population chevaline totale. — Diminution en quantité du demi-sang carrossier. — Augmentation de sa qualité. — Les progrès de l'élevage trait et de l'hippophagie. — Les causes générales de la crise économique chevaline. — La crise dans le Sud-Ouest. — Evolution nécessaire à la survie de nos races de qualité. — Près de 25 millions d'encouragements annuels à l'industrie chevaline. — Système insuffisant ou mauvaise répartition des fonds ?

Il y a quelques années déjà, au moment même où naissait l'automobilisme, M. Pierre Giffard prophétisait, assez peu charitablement, la *Mort du Cheval.* Tel était même le titre de son livre. M. Pierre Giffard fut mauvais prophète ou trop

pressé. Il s'est montré trop pressé parce que le Cheval n'est pas mort, bien qu'il soit, en somme, assez menacé ; et mauvais prophète parce que, jamais, dans toutes les branches de la production chevaline, les progrès n'ont été, somme toute, aussi remarquables.

Entendons-nous, cependant, Lecteur. Je ne veux pas dire que l'automobilisme ne soit un véritable danger ; mais l'automobilisme ne va-t-il pas bientôt atteindre un niveau maximum d'emploi, auquel il se tiendra quelque long temps ? L'industrie chevaline, (au moins certaines de ses branches,) pourrait donc s'armer et se défendre contre cette concurrence, ou mieux, ce qui serait plus sage, s'adapter à des conditions économiques nouvelles. Elle sauverait ainsi de la ruine qu'on prédit une partie de son matériel. Déjà certains loueurs d'attelages parisiens accusent une reprise dans leurs affaires... L'automobilisme paraît encore trop cher à beaucoup de personnes. Cependant il ne serait pas raisonnable de se laisser aller à un optimisme même mitigé. Il est, en effet, plus sage de croire que la science moderne s'efforce de remplacer partout l'animal de service par la machine, et qu'elle y arrivera

dans un temps plus ou moins rapproché. Le gros trait lui-même disparaîtra un jour. Lorsque le tracteur mécanique reviendra moins cher qu'une paire de chevaux, on ne verra plus de ces derniers peiner sur la glèbe. Déjà, à Paris, toute la cavalerie de la Compagnie des omnibus, plus de 14.000 chevaux du Perche, ont disparu complètement en quelques années pour faire place au moteur à pétrole ! Ce sont là des symptômes qu'il serait naïf de négliger.

L'observateur attentif constatera, d'ailleurs, qu'avant l'apparition de l'automobilisme, la crise chevaline existait. Il y avait surproduction, puisqu'on faisait déjà plus de chevaux qu'on ne pouvait en vendre à un prix rémunérateur. Et, chose curieuse, loin de modérer cette surproduction, l'entrée en scène du moteur à pétrole coïncida avec une augmentation de production ; cela partout, en France, en Angleterre, en Amérique ! L'an 1876, la France avait recensé 2.800.000 chevaux ; à peu près le même nombre en 1899 ; en 1902, 3.000.000 ; en 1906, 3.165.025... enfin en 1909, 3.236.000.

Voilà un effectif qui augmente et l'on se plaint de la crise chevaline, direz-vous ? Parfaite-

ment ! C'est que, ainsi que nous le verrons au cours de ce travail, la crise chevaline n'intéresse actuellement que la production de demi-sang. Plus de 25.000 premières poulinières ont disparu depuis 12 ans, et le mouvement, d'après les diagnostics les plus sérieux, a tendance à s'accentuer. Au contraire, le trait compte environ 25.000 poulinières de plus.

La production annuelle française est globalement d'environ 160.000 têtes. Remarque curieuse : si l'on accepte le chiffre ordinairement donné de chevaux sacrifiés à la boucherie hypophagique, soit 200.000 par an, dont plus de 60.000 pour Paris seul, on ne laisse pas que d'être ou sceptique quant aux statistiques ou fort inquiet quant à la conservation de notre troupeau chevalin... Mais on doit compter aussi l'immense production clandestine provenant des étalons simplement admis, des rouleurs ou même des entiers quelconques.

La crise économique dont on peut accuser l'automobilisme porte donc sur ce que l'automobilisme tend à remplacer : le demi-sang carrossier.

Il est évident que les éleveurs de demi-sang

se verront de plus en plus restreints dans leurs débouchés. Ils devront donc restreindre proportionnellement leur production et, de plus, la modifier en l'améliorant.

En Normandie, lieu d'élection de la production carrossière, de particulièrement fortes subventions n'arrivent plus à retarder le mouvement : plus de 7.000 poulinières de demi-sang ont disparu en 8 ans, soit 23 % de diminution dans la production ; la Vendée et les Charentes ont également diminué leur élevage de 35 %. Les départements du centre charollais de 21 %.

L'élevage anglo-arabe, lui aussi, a subi une crise, et bien plus forte que celle dont se plaint la Normandie. Tout ce qui se réclame du sang anglo-arabe accuse un déchet de 29 % dans le nombre des poulinières. Le Sud-Ouest n'est cependant que très peu atteint par l'automobilisme. Les raisons de la crise y sont donc tout autres. Nous en reparlerons plus loin. Disons seulement qu'il y avait là aussi surproduction évidente, le Midi ne produisant que des chevaux de selle attelables seulement à de légers véhicules, et n'ayant guère que les remontes militaires comme acheteurs réguliers. Cepen-

dant, en 1910, on a constaté un arrêt dans la baisse, et même une légère hausse de 500 saillies, fait attribuable aux achats effectués par les armées italiennes et espagnoles, achats qu'on espère voir se renouveler.

Nos chevaux de toutes races n'ont jamais été aussi bons, avons-nous affirmé tout à l'heure ; et cela est parfaitement vrai. On pourra s'en rendre compte au cours de cette étude. Mais ils sont bons, chacun dans leur spécialité ; ainsi leur qualité ne sauvera pas de la crise ceux dont les aptitudes ne sont plus en conformité avec les mœurs modernes. Le trait se développera et prospérera encore longtemps. Les races de selle trouveront un débouché, peu étendu mais certain et prolongé dans la remonte des cavaleries, les races postières dans celle des artilleries. Seules, les races purement carrossières qui comprennent 90 % de la population chevaline de sang anglo-normand sont appelées à faire faillite, dans un délai plus ou moins proche, si elles restent utilisables seulement à l'attelage... L'anglo-normand a beau être très supérieur

sous le harnais à ses congénères d'Angleterre et d'Allemagne, il reste, en règle générale, carrossier s'il est fils ou neveu de trotteur, et ne devient selle que s'il est fils ou petit-fils d'un pur sang ou d'un demi-sang (trotteur ou non) ayant lui-même le modèle et les aptitudes d'un galopeur, ce qui est très rare. La formule de production normande doit donc se modifier plus ou moins pour donner quelque chance de survie à ses chevaux.

Nos anglo-arabes de tous degrés de sang, chevaux de selle aussi bons, sinon meilleurs que les hongrois, supérieurs aux allemands, bénéficient une améloration constante en même temps qu'ils subissent une diminution dans le nombre de leurs produits de 6.500 têtes depuis 8 ans. Il en naît encore cependant une quinzaine de mille tous les ans. Si l'Etat n'intervient pas, le niveau baissera jusqu'à ce que l'offre devienne égale à la demande, pour lui devenir ensuite inférieure.

On trouvera en d'autres ouvrages la description de tout le système d'encouragement qui verse annuellement près de 25 millions d'argent officiel ou privé à l'élevage, chiffre imposant mais encore insuffisant en l'espèce, car tout n'est point de

donner beaucoup, mais de bonne, de judicieuse façon [1]. On trouvera aussi dans les ouvrages dont nous donnerons un index bibliographique des divers systèmes proposés par les conseilleurs, et même de ceux que préconisent les payeurs, c'est-à-dire les délégués de l'Etat aux Haras ou aux directions de la cavalerie et des Remontes. Quoi qu'il en soit, un économiste — ce sont parfois de charmants humoristes — pronostiquerait la disparition presque complète des élevages particuliers de demi-sang de service, la création, comme en Allemagne, de Haras-jumenteries d'Etat, gérés par le service des Remontes, ou même par une administration des Haras spécialisée dans la fabrication du cheval militaire, confiée à des éleveurs très rémunérés. L'effectif de mobilisation se rapprocherait de celui du temps de paix. Ce nouvel état serait commun aux nations européennes, également touchées par les progrès de la traction mécanique.

1. Sur les 23 millions d'encouragements annuels distribués dans toute la France, près de 7 millions sont répartis dans la seule Normandie pour 20.000 naissances seulement. Or celle-ci est gravement atteinte par la crise ; on peut donc supposer ou que le système même des encouragements est mauvais ou que la répartition en est mal faite.

A leur tour, des syndicats d'élevage de gros traits seront de plus en plus menacés par les tracteurs et camions automobiles. Mais l'hippophagie, qui fait déjà d'immenses progrès (nous avons cité des chiffres plus haut), empêchera l'industrie chevaline de disparaître tout à fait! Seuls, les chevaux de courses au galop et au trot continuent à prospérer, leurs raisons de survie tenant à des causes par trop étrangères, malheureusement, à l'industrie chevaline.

En attendant ces temps peu « désirables », consolons-nous en constatant que nos chevaux sont encore nombreux et qu'ils deviennent à chaque génération meilleurs, et ceci dans toutes les races. Assurément notre production selle, en dehors des anglo-arabes, est très critiquable. Mais, telle quelle, elle reste très supérieure à ce qu'elle a été il y a seulement vingt ans.

Cependant, seule, l'Angleterre peut se prévaloir de cette catégorie de demi-sang galopeurs sous du poids qui sont connus sous le nom de *hunters*.

Mais pourquoi, peut-on fort judicieusement demander, si nos chevaux sont bons, pourquoi l'étranger nous en achète-t-il relativement

peu ? L'étranger, en effet, ne nous en achète qu'une trentaine de mille (1910) : c'est le chiffre global donné par l'Administration des Haras, laquelle d'ailleurs ignore absolument à quelles diverses catégories appartiennent ces exportés, car c'est le service des douanes seul qui relève les sorties ! Cependant, si, de ces exportations, nous retranchons 17.000, chiffre de nos importations, il reste un bénéfice de 19.000 chevaux français exportés. C'est quelque chose, mais bien peu, si l'on compte que nos étalons nationaux et privés s'enorgueillissent de plus de 248.500 saillies annuelles, ce qui donne 151.000 naissances. On doit y ajouter la considérable plèbe provenant des étalons admis et clandestins, dont la plupart, heureusement, sont des traits.

La Belgique, courtière de l'Europe, en consomme de 6 à 10.000, puis l'Allemagne de 5 à 7.000, la Suisse de 4 à 6.000, l'Espagne 3.000, l'Italie de 2 à 3.000, etc...

Notons que les achats de l'Espagne et de l'Italie portent surtout sur des chevaux militaires. L'Angleterre nous achète un millier de chevaux, mais elle nous en vend autant.

Si l'étranger nous achète relativement peu de chevaux, c'est d'abord parce que lui-même en fabrique, qu'il trouve les nôtres trop chers et que, d'ailleurs, il ne les connaît pas assez. Nous sommes, en effet, de déplorables commerçants, timides, jaloux les uns des autres, individualistes à outrance, rebelles aux groupements syndicataires, entêtés à conserver les vieilles formules réactionnaires — d'élevage s'entend — et à vouloir les imposer aux acheteurs étrangers, tout comme, trop longtemps, nous les avons imposées, la politique aidant, même aux Haras, même à nos Remontes militaires. On ne s'étonnera donc pas que les nations non productrices de chevaux de selle, par exemple, achètent leur remonte autre part que chez nous, et leurs chevaux de tête et de luxe en Angleterre, où une formule éprouvée par les siècles a créé une pépinière d'admirables *hunters*. Et il s'en faudrait de si peu pour que nous produisions aussi bon et aussi beau !

Fait bien caractéristique, en outre : à part ceux qui en vivent — plus ou moins bien — peu de Français connaissent les ressources chevalines de leur pays, car le Français n'est pas

homme de cheval. D'autre part, à l'étranger, seuls quelques officiers allemands et italiens se rendent-ils compte de nos trésors du Sud-Ouest assez pour les juger enviables, et certains Anglais et Américains, chassant à Pau, savent-ils l'excellence, comme *hunters*, de nos anglo-arabes...

Et parmi tous les gentlemen qui vont aux courses, la carte verte ou rose à la boutonnière et la lorgnette en sautoir, combien y en a-t-il qui sachent vraiment ce que c'est qu'un cheval de pur sang, et surtout à quoi il sert en dehors de son rôle populaire d'agent de démoralisation par le jeu ? Combien peu de prétendus veneurs même, savent-ils ce que c'est qu'un vrai cheval de selle ?

Aussi sommes-nous certains de remplir un devoir patriotique et de rendre à notre élevage un grand service en présentant ici une courte monographie de chacune de nos races chevalines, monographie établie sans idée préconçue de vanter tel ou tel élevage au détriment de tel autre.

Toutes nos races sont redevables de leur prospérité, jusqu'à présent du moins, à l'influence de l'*Administration des Haras*. Cette dernière est-elle encore d'utilité réelle ? On peut disputer sur cette question, mais le doute n'est permis, à notre avis, qu'en ce qui concerne les races de trait, et encore une marche en avant un peu hésitante mais continue n'est-elle pas préférable à l'anarchie ? Quoi qu'il en soit, ce n'est pas ici le lieu d'entrer dans les détails de la cause.

L'Administration des Haras, fondée en 1665 par Colbert, fut supprimée en 1790, puis rétablie en l'an III par la Convention. Elle faillit disparaître en 1866, et c'eût été vraiment trop tôt [1]. En 1874, le souci bien entendu de la défense notionale réorganisa cette Administration.

La France fut divisée en 22 directions de dépôts, en 6 inspections générales, le tout présidé par un Directeur, Inspecteur général. Le personnel-officier des Haras sort tout entier de l'Ecole du Pin.

Un *Conseil supérieur des Haras* est nommé par le Président de la République qui en

1. Voir *le Cheval de selle en France* du même auteur.

choisit les 24 membres parmi les personnalités des Haras, des Remontes, de la Direction de la Cavalerie et des différentes catégories d'éleveurs. Les avis de ce Conseil sont depuis quelque temps fort heureusement pris en considération, bien qu'ils n'arrivent pas toujours à contrebalancer complètement les influences politiciennes mises au service d'intérêts trop égoïstement régionalistes.

L'effectif des étalons nationaux a été, en conformité de la loi d'accroissement, augmenté jusqu'à 3.447 unités (contre 3.300 — chiffre rond — en Allemagne), effectif devant renfermer, conformément au vœu des législateurs de 1874, le plus de chevaux de sang qu'il se pourra. Ces étalons nationaux proviennent des élevages particuliers des différentes régions.

Les Haras sont aussi chargés de distribuer une grande partie des encouragements de source officielle ou privée à l'occasion des concours des reproducteurs, des concours de poulinières et de chevaux de selle, des primes aux étalons approuvés, aux juments de race parus aux concours de dressage, etc., encouragements auxquels contribuent les grandes Sociétés de courses,

la Société du cheval de guerre, la Société hippique française et d'autres sociétés provinciales.

En ajoutant à ces sommes 19.762.180 francs, total des allocations en courses, on arrive à une somme de 23.500.000 francs, total des encouragements annuels à l'industrie chevaline française. Aucun pays au monde ne fait un pareil sacrifice pour son élevage. Il est juste d'ajouter que l'Etat ne contribue à ces allocations que pour une somme de 2.876.000 francs, alors qu'il touche du fait du pari mutuel près de 12 millions (1909). Les Haras ont, de plus, la haute main sur les qualifications des différentes catégories, au point que même les syndicats d'élevage, qui cherchent à se libérer de leur tutelle, sont encore obligés de composer avec eux, car nul étalon n'a le droit de fonctionner s'il n'est approuvé, autorisé ou toléré par les Haras.

Grâce à cette organisation et au zèle de certains syndicats, la grande majorité des chevaux français est aujourd'hui pourvue de papiers d'origines, dont l'absence fait immédiatement baisser la valeur de l'animal qui en est privé, mais dont l'authenticité est une garantie de qualité fort prisée par nos acheteurs étrangers.

CHAPITRE PREMIER

GÉNÉRALITÉS.

Etat des étalons existant en France en 1910. — Etat des poulinières diverses saillies en 1910 par les divers étalons de l'Etat. — Etat numérique des juments saillies en 1900, 1907, 1910, par les diverses catégories d'étalons. — 26.000 poulinières de demi-sang en moins depuis 10 ans. — Nos effectifs de mobilisation seront-ils suffisants ?

Nous donnons ici, pour compléter ce trop bref exposé de l'organisation de nos Haras nationaux, divers tableaux statistiques extraits du *Rapport de l'Inspecteur général, directeur des Haras au ministère de l'Agriculture, pour 1910.*

Tableau des étalons existant en France en 1910.

ÉTALONS NATIONAUX			APPROUVÉS		AUTORISÉS	
Pur sang :						
anglais. . . .	233	552	214	289	12	19
arabe. . . .	104		17		6	
anglo-arabe. .	215		58		1	
Demi-sang (dont 151 postiers)		2.211		448		27
Trait.		684		992		175
		3.447		1.729		221

Ces 5.397 étalons, tant nationaux que privés, ont, en 1910, sailli 248.565 juments (dont 150.467 par les seuls étalons de l'Etat). Il en est résulté 150.577 naissances (à 60 0/0 des saillies, proportion généralement admise).

Le tableau suivant, qui ne concerne que les étalons de l'Etat, montre l'importance relative des différentes catégories de notre population chevaline.

Etat des poulinières diverses saillies par les divers étalons de l'Etat.

ESPÈCES des étalons	NOMBRE d'étalons		JUMENTS SAILLIES						
			pur sang anglais	pur sang arabe	pur sang anglo-arabe	demi-sang	trait	Totaux	
Pur sang :									
anglais . .	231	548	973	53	236	5.596	170	7.028	16.961
arabe. . .	102		334	118	104	2 461	37	3.054	
anglo-arabe	215		156	21	465	6.021	216	6 879	
Demi-sang .		2.206	482	18	460	57.784	25.437		84.181
Trait. . .		684	»	»	»	3.715	45 610		49.325
Totaux. .		3.438	1.945	210	1.265	75.577	71.470		150.467

Si ces chiffres ne suffisaient pas pour donner une idée de l'importance relative des différents

genres d'élevages entre eux, ainsi que de l'évolution générale de l'élevage, le petit tableau suivant, embrassant un septennat, indiquera mieux cette relativité.

Etat comparatif des juments saillies de 1900 et 1910 par diverses catégories d'étalons.

ETALONS DE	POULINIÈRES SAILLIES		
	1900	1907	1910
Pur sang. . .	35.515	27.261	23.837
Demi-sang. . .	131.292	112.712	105.766
Trait.	76.652	103.436	120.082
	2.434.466	243.416	249.685

Nous constatons que le nombre total des poulinières depuis 10 ans a augmenté de 4.000 environ ; que le demi-sang a perdu plus de 20.000 saillies, le pur sang 12.000 environ, et que c'est par conséquent le trait qui a bénéficié de toutes ces pertes.

On pourrait encore voir dans les documents officiels que, d'année en année, les étalons de l'Etat perdent des saillies, celles-ci passant aux étalons privés (autorisés et approuvés) ; ces derniers, en effet, ont servi 98.198 juments en 1910 contre 77.762 en 1900.

La crise chevaline se mesure effectivement à ce que, depuis 1900, le nombre des juments de demi-sang livrées à la reproduction s'est trouvé progressivement diminué de 26.000 unités. Il semble cependant qu'en 1910 ce mouvement se soit ralenti et même arrêté sur certains points.

Jusqu'à ce jour, le danger n'est encore pas si grand qu'on ne puisse y remédier avec des moyens énergiques et persévérants, en ce qui concerne la consommation courante civile et militaire en temps de paix ; mais nos ressources de mobilisation, qui sont déjà insuffisantes, sinon en nombre, du moins en qualité, pourraient très rapidement devenir presque nulles.

CHAPITRE II

LE PUR SANG ANGLAIS EN FRANCE.

Les origines de la race. — L'anglomanie. — Introduction officielle du pur sang anglais en France. — Le Jockey-club. Prospérité de notre élevage de pur sang. — Transformation de l'ancien modèle et disparition des vieilles familles françaises. — Les importations modernes anglaises. — Programmes modernes : leurs répercussions sur l'élevage. — Statistiques : le stock de pur sang en France. — Les encouragements et les sociétés de courses. — Démocratisation du sport. — Le pur sang cheval de service et d'armes.

Tandis que les Anglais créaient le cheval de pur sang, surnommé au début « le turc d'Angleterre », avec l'oriental et le barbare modifiés si profondément par le climat, l'exercice, l'hygiène, la sélection par la vitesse, les Français, eux, possédaient déjà, disséminés dans leurs provinces, les mêmes éléments d'amélioration en nombre beaucoup plus grand. Seulement, ils ne s'en servaient pas de la même façon. Pendant que leurs voisins galopaient à l'extérieur, ils voltaient et viraient dans leurs protocolaires manèges. Il y eut, certes, de tous temps, chez nous, des gentilshommes amateurs de vitesse,

bien que le premier semblant de course dont le compte rendu ait été imprimé date de 1651. Ce pari eut lieu entre le prince d'Harcourt et le duc de Joyeuse, au Bois de Boulogne, « chacun sur un cheval nourri comme on le fait en Angleterre, depuis un mois, au pain fait avec anis, faverolles, au lieu d'avoine... des œufs frais, les derniers jours, au nombre de deux ou trois cents. » (Dubuisson-Aubenay, *Journal des guerres civiles*.)

L'anglomanie envahit la France avec les idées libérales. Une dizaine d'années avant la Révolution, le comte d'Artois, le duc de Chartres, le marquis de Conflans, le duc de Fitz-James, le comte de Guéménée, le duc de Lauzun, importèrent les premiers chevaux de course. Des courses eurent lieu à Fontainebleau, à Vincennes, dans la plaine des Sablons. La Révolution dispersa les anglomanes et leurs chevaux. Ils ne reparurent qu'en 1814.

En 1818, les Haras introduisirent officiellement quelques pur sang anglais. Les princes du sang s'intéressèrent à l'élevage et aux courses. Un peu plus tard, les Lupin, d'Hédouville, Rieussec, prince de Beauvau, de la Bastide,

Rothschild, Lord Seymour, etc., fondèrent la *Société d'Encouragement pour l'amélioration des races de chevaux en France* ou Jockey-Club.

La répercussion de l'afflux trop généreux du sang pur dans nos races indigènes fut déplorable ; malgré l'opinion public anti-anglomane, les Haras, préjugeant un avenir meilleur, tinrent bon. Mais, en 1848, ils faillirent être supprimés.

De l'Empire date l'ère des progrès constants de la race pure française ; sous la République, enfin, les courses sont devenues un des plus grands plaisirs du peuple, — les courses ou plutôt les paris...

Une race française de pur sang s'était créée au moyen d'importations anglaises, surtout de 1840 à 1850, qui se réclamait principalement de *Monarque* (*Eclipse*), de *Dollar* et de *Vermout* (*Hérod*) ; la France, de 1800 à 1865, avait élevé un grand nombre d'étalons de tête (1.636 indigènes contre 895 importés).

Le comte Wrangel, un des hommes de

cheval les plus justement écoutés de l'autre côté du Rhin, n'a pas craint d'écrire tout dernièrement que notre élevage de pur sang actuel est égal, sinon supérieur, à celui de l'Angleterre. Il fait remarquer que le sport des courses, tardif chez nous, s'y est développé d'une façon foudroyante. Vingt ans après la fondation du Jockey-Club, nos chevaux gagnaient des courses importantes en Angleterre : *Jouvence*, à M. Lupin, la Goodwood-Cup, en 1853 ; en 1857, *Monarque*, au comte de Lagrange, la même épreuve ; en 1865, *Gladiateur*, fils de *Monarque*, s'adjugeait les 2.000 *Guinées*, le Derby à Epsom, puis le grand Saint-Léger. Entre temps *Gladiateur* avait gagné en Franee le 5e Grand Prix. Les Anglais furent si étonnés que certains prétendirent un instant que *Gladiateur* avait plus de trois ans.

Depuis, le Grand Prix de Paris a été gagné 32 fois sur 18 par des chevaux français. Cette course, il est juste de le dire, est souvent courue en famille ; et d'ailleurs les Anglais n'envoient pas chez nous l'élite de leur production qui, prétendent-ils, a plus à gagner avec moins de risque en restant chez elle, d'autant



Monarque
gagnant du Grand prix de Paris en 1868.



Persimmon, par *Saint Simon* et *Perdita*.

plus que les dates du Jockey-Club, du Grand Prix et du Derby d'Epsom sont à des dates rapprochées dont l'enchevêtrement est prohibitif de la présence des chevaux anglais.

Tout cela devrait constituer la preuve de la prospérité de notre race pure, et cependant elle est devenue de plus en plus tributaire de l'Angleterre, au point que les représentants des trois vieilles familles françaises sont, depuis 1895, éliminés par les produits des relativement récentes importations anglaises.

Plus de la moitié des étalons fashionables actuellement en France sont des descendants immédiats du fameux *Galopin*, par ses fils *Saint-Simon* et *Galliard*, et des représentants de *Bend'or* et *d'Orme* dont M. Blanc avait acquis le fils, *Flying-Fox*, pour plus d'un million.

Les femelles des vieilles races françaises sont encore assez nombreuses, mais elles vont disparaître avec le temps, car cette dénationalisation est la caractéristique de notre élevage actuel. La descendance de *Vermout* (1861) (*Boyard, Perplexe Vigilant*), de *Trocadéro* (1864)

(*Narcisse, Chêne Royal, Richelieu, Fra Diavolo*), de *Consul* (1866) (*Nougat, Fripon*, etc.), et de nombre d'autres bons chevaux a disparu, balayée par l'envahisseur d'outre-mer. Il ne reste plus guère qu'*Ermack* ; et de tous les *Dollar* (*Cambuse, Callistrate, Salvator, Patriarche, Fontainebleau, Vignemale, Saumur, the Condor, Upas*) seul est à peu près qualifié, *Elf*, le fils d'*Upas*, qui a donné, en 1905, *Sea Sick*, et enfin *Gardefeu* (par *Cambyse*) dont les produits gagnent 300.000 francs environ cette année.

Evincée la race d'*Atlantic* (1872) qui fournit une si longue suite de gagnants et dont les représentants fashionables sont maintenant les seuls *Sagittaire, Le Samaritain, Palmiste*... Evincée la race *Plutus* (1860) qui fournit un moment le chiffre extraordinaire de 95 étalons faisant la monte à la même époque (dont *Flageolet*, le père de *Zut, Rayon d'Or, Beauminet, le Destrier* (*Stuart*)... De tout cela il ne reste qu'une infime représentation en nombre et en valeur... et voilà, — chose curieuse, — qu'un Américain, écœuré des lois américaines contre les paris, ramène en France avec de

nombreuses juments, précisément un petit-fils de ce *Plutus*, par *Rayon d'Or*, l'étalon *Octagon*, dont le fils *Normand III* vient de gagner les 2.000 Guinées à Newmarket !

Puisqu'on peut constater de si grandes modifications dans les origines de la race, on est en droit de se demander si ce fut en bien ou en mal, si, en un mot, nos chevaux sont en dégénérescence. Au point de vue purement sportif du mot, il est difficile d'accuser de dégénérescence des chevaux qui, avec 58 kilogrammes, courent beaucoup plus souvent et avec une vitesse très supérieure qu'autrefois où le poids n'était que de 54 kilos, fait remarquer le trop modeste homme de cheval qui se cache sous le pseudonyme de « Sincère ». Mais si on considère le pur sang au point de vue pour lequel il est officiellement encouragé avec l'argent des contribuables, c'est-à-dire d'améliorateur des sous-races et des races de service, il est, en effet, en dégénérescence. Les beaux modèles d'antan n'existent plus, car le modèle du cheval de pur sang s'est modifié dans le sens exigé par les programmes auxquels on a soumis la race.

Tant que les Haras de 1833 à 1860 ont été plus riches que la *Société d'Encouragement*, ils ont imposé des programmes favorables au fond et à la résistance. Ils pensaient au futur étalon de croisement. Dès que les Sociétés de courses furent plus généreuses que l'Etat, elles imposèrent à leur tour des programmes inspirés par la seule idée sportive (tout comme en Angleterre où ce principe domine tout) : vitesses de plus en plus grandes, sur des distances réduites et courues par des chevaux trop jeunes. Dès lors, il n'y eut plus qu'exceptionnellement de chevaux de croisement compacts, suivis, bien membrés, près de terre. Les programmes, pour employer l'argot sportif, ne favorisant plus les *stayers*, il n'y a plus que les *flyers* qu'on a été chercher en Angleterre et qui ont évincé les représentants de nos belles races françaises.

En Angleterre aussi, d'ailleurs, les éleveurs de demi-sang hunter se plaignent de la rareté de vrai étalon de croisement.

Mais si les pur sang français ne sont pas très

satisfaisants comme modèle d'étalons de croisement, au moins le sont-ils quant à leur quantité. En 1833, il y avait 30 chevaux de pur sang à courir ; en 1890, 2.500 ; en 1907, 4.700, dont 3.000 en plat et 1.700 en obstacles !

450 étalons pur sang, en 1907, ont sailli 3.220 juments pur sang qui ont donné 1.920 produits (notons qu'en Allemagne il n'y a que 789 poulinières de pur sang).

Quant au nombre des pur sang existant en France, on en compte 12.400 en chiffres ronds, dont 4.500 de deux ans et au-dessous. Les pur sang en service d'armes ou civil ne sont pas comptés à ce total.

Il y a, en France, 150 élevages comptant 10 poulinières et au-dessus, et une quantité de petits élevages un peu partout, au centre et surtout dans le midi. Les plus importants sont tous aux environs de Paris et en Normandie.

On voit que l'élevage du pur sang prospère, bien que les statistiques prouvent qu'il n'est pas rémunérateur.

Les encouragements que reçoivent ces éle-

veurs par le moyen des courses sont de 17.000.000, dont 8.950.000 en plat, 6.300.000 en obstacles, sommes à peine suffisantes pour couvrir les frais. On a constaté que l'élevage coûte en gros 30 millions, et qu'il en rapporte à peu près autant, en ajoutant au total des allocations, la valeur des ventes, etc...

Ce sont des sociétés de courses, la *Société d'Encouragement* (Jockey-Club) et la *Société des Steeple-Chases de France*, dénommées « Sociétés mères », qui assument la direction technique des courses. D'autres sociétés, la *Société des Sports de France*, aux épreuves jadis réservées aux seuls gentlemen, la *Société sportive d'Encouragement* (plat et obstacle) et d'autres encore font courir sur près de 300 hippodromes... et il en naît un tous les ans. Tout le monde va aux courses, tout le monde fait courir.

Cette démocratisation du sport a eu une influence néfaste sur notre élevage de pur sang. Ces malheureux animaux, depuis l'âge de deux ans, courent incessamment jusqu'à ce qu'il ne « leur reste plus une jambe ». C'est pour cela

que si, en Angleterre, où les courses sont plus rares, on trouve facilement des pur sang de six et sept ans nets et relativement bon marché pour le service de la selle, en France, il ne reste plus au commerce que des estropiés.

Beaucoup de petits propriétaires ne font courir que pour gagner de l'argent et jouer aux courses. Le goût du cheval, l'idée sportive, n'y sont pour rien. On a constaté que depuis l'établissement du pari mutuel, la passion du jeu avait conquis une grande quantité d'adeptes dans les classes populaires. En 1891, on avait parié 102 millions ; en 1907, le total des paris s'éleva à 321 millions. Sur ces 321 millions, l'Etat a prélevé plus de 12 millions, lesquels ont été répartis entre diverses œuvres de bienfaisance, et à l'élevage général... et ainsi tous les ans, « ce qui vient de flûte retourne au tambour ».

Le pur sang, en dehors des courses, est le meilleur cheval de service civil et militaire ; il a le fond, la vitesse, le courage, l'adresse, et bien que ses « pattes » soient beaucoup plus solides,

que celles des demi-sang, « lorsqu'il ne lui en reste plus », a-t-on pu dire, « il marche encore avec son cœur ». Quant à son manque de rusticité, on l'a beaucoup exagéré. Il n'y a qu'à le sortir de l'état aigu et artificiel où le met l'entraînement pour pouvoir s'en servir sous toutes ces latitudes comme du premier cheval venu.

Comme étalon, le pur sang, même à l'Ecole vétérinaire d'Alfort, longtemps réfractaire à cette idée, est considéré aujourd'hui comme l'améliorateur indispensable. C'est le levain qui rend légère et utilisable la pâte lourde des races indigènes qui, sans lui, ne vaudraient guère mieux que la misérable plèbe chevaline qui végétait antérieurment au XIXe siècle. Le pur sang est un « bienfait nécessaire » ; les courses sont un procédé nécessaire, et les paris, l'exploitation d'un vice nécessaire.

On semble trop oublier, depuis quelques années, que le pur sang n'est pas un but, mais un moyen. Il est le roi, c'est entendu. Seulement, comme les bons rois, il devrait être le premier serviteur de son peuple... les demi-sang...

Nous exposons au chapitre du demi-sang ce qu'on attend du pur sang en ce qui concerne la modernisation de nos chevaux de troupe.

CHAPITRE III

LE PUR SANG ARABE

Le pur sang arabe à la base de toutes les races améliorées. — Situation de son élevage en France. — Son petit nombre et sa dissémination. — Statistique des étalons et poulinières; naissances annuelles. — Nombre de saillies diverses par les pur sang arabes. — L'influence de l'arabe pur dans la race du Sud-Ouest. — Court historique. — Les producteurs étalonniers. — Tendance à faire trop grand. — Les encouragements en cours. — Vitesse au galop. — Croisement de l'arabe avec l'anglais : l'anglo-arabe de pur sang.

Si nous commençons cette étude par la biographie de l'arabe, c'est que cet animal suranné, selon l'expression de « Sincère », est, comme reproducteur, le premier cheval du monde. « Car le cheval arabe ne procède que de lui-même ; il a été de tous temps le principe régénérateur des races chevalines. » Partout dans les pays civilisés, on le retrouve à la base de toutes les races améliorées ; le pur sang anglais lui-même, on le sait, n'est qu'un arabe modifié par les courses au galop, au cours de plusieurs générations.

En France, l'élevage du pur sang arabe n'est pas une industrie nationale ; ce n'est qu'un tout petit élevage, destiné à remplir une mission très particulière et restreint à une production disséminée dans la région pyrénéenne.

On y compte (1910) 126 étalons de pur sang arabe tant nationaux que privés, et 250 poulinières arabes dont 120 seulement ont eu en 1910 des produits arabes purs (environ 72 naissances).

Ces 26 étalons arabes servent aussi un millier de juments diverses (pur sang anglais, 135; pur sang anglo-arabe, 56 ; le reste demi-sang anglo-arabes).

Quelques-uns de ces étalons ont été achetés en Orient ; la plupart nés et élevés en France sont dénommés pur sang arabes « indigènes ».

Si le nombre des arabes purs est petit, leur importance dans l'élevage est, par contre, considérable. Cet étalon se trouve depuis longtemps et devra rester toujours à la base de notre élevage du Sud-Ouest.

C'est l'arabe seul qui lui donne les qualités intrinsèques et relatives de rusticité, de fond, d'endurance et de bon caractère. Il transmet aussi à ses produits l'aptitude à recevoir et à lé-

guer à leur tour, sans dommage, une dose plus ou moins copieuse de ce sang anglais, nécessaire à tout cheval moderne, et dont l'heureux mélange fait de la variété anglo-arabe une des races de selle et de harnais léger les plus prisées.

Il faudrait un volume entier pour suivre, à travers les âges de l'histoire universelle, le rôle bienfaisant, quasi providentiel même, du cheval oriental [1]. En France, notamment, les races indigènes ont pu souvent être abîmées soit par incurie, soit par suite de dangereux errements, au point qu'elles eussent dû cent fois être à jamais perdues et, toujours, l'étalon par excellence, l'étalon arabe a tout sauvé !

Tous ceux qui, dans un climat méridional ou oriental, essayent de se passer de cet élément primordial commettent la plus grossière erreur. Les Japonais notamment, bien mal conseillés, croyant sans doute qu'on se crée un élevage comme on se crée une flotte, commettent une faute qu'ils paieront très cher, en ne se servant pas du *seul* étalon arabe pour amé-

1. Voir *le Cheval de selle en France*, du même auteur.

liorer, au début, leurs races de poneys indigènes. Ils achètent, en effet, depuis quelques années des étalons et des juments des plus fortes races de demi-sang européennes !

Le cheval oriental et un de ses dérivés, le barbe [1] (ou berbère), existent depuis la plus haute antiquité. Les Romains étaient remontés en chevaux africains. Les Maures en importèrent jusqu'en Bretagne. Mais ce furent les croisés qui ramenèrent avec eux de véritables orientaux. Plus tard, l'Espagne nous fournit des andalous, lesquels étaient des barbes transformés par l'habitat ibérique, l'hygiène et le mode d'emploi, ainsi que par la sélection des étalons d'après un modèle indiqué par une mode assez persistante.

Soit dit en passant, on confond à tort le barbe — cheval africain — avec le cheval arabe asiatique dit syrien. Quant aux origines préhisto-

1. Divers auteurs assignent à l'arabe une origine aryenne et au barbe une origine mongolique. Quoi qu'il en soit, on peut actuellement considérer le barbe indigène comme un descendant de l arabe avec lequel il a eu tant de croisement, mais diversifié par l'habitat et une sélection presque nulle.

riques de ces deux races, on donne volontiers comme berceau à la première, non pas l'Arabie, mais le centre de l'Asie ; la seconde aurait le sien en Nubie. Quoi qu'il en soit, l'arabe et le barbe sont « deux types distincts quoique très rapprochés » (Jacoulet).

Jusqu'en 1876, notre cavalerie légère était remontée en barbes entiers communément appelés arabes, ce qui servit à provoquor la confusion.

Au XVIIe et jusqu'au commencement du XVIIIe siècle, le syrien était peu connu parce que le véhicule du sang oriental était le plus communément le barbe et l'andalou. Ce fut sous Colbert qu'on importa officiellement le syrien. La *Pie*, célèbre jument limousine de Turenne, était fille d'un de ces étalons. Le Limousin, l'Auvergne, le Midi, doivent au sang arabe, abondamment employé à l'origine, l'excellence de leur cavalerie.

Nous ne poursuivrons pas plus loin l'histoire du sang arabe en France. On la trouvera dans les ouvrages spéciaux de Houel, Gayot, Bonneval, etc.

La jumenterie nationale de Pompadour [1] et

1. Pompadour possède 13 poulinières arabes pures.

quelques éleveurs spécialistes sont les producteurs étalonniers de l'arabe pur, et parmi lesquels il convient de citer : MM. Michel Azaïs (Tarn), Bapt (Haute-Vienne), A. de Fournas (Aude), Plantade (Lot-et-Garonne), Sempé (Haute-Garonne), Cazenave (Basses-Pyrénées), Carmentron (Gironde), Fourcade (Hautes-Pyrénées), Labbés (Landes), etc.

Nous avons dit que cette production était peu importante. En effet, en 1910, 120 poulinières arabes seulement ont eu des produits avec les étalons arabes, produits que l'éleveur étalonnier se propose de vendre à l'État, lequel, l'an dernier (1910), n'en a acheté que trois. Il les paye généralement entre 6 et 7.000 francs.

Ces étalons indigènes, tout médiocres qu'ils soient si on les compare au fameux *Émir* d'Abd-el-Kader, valent bien ceux que les missions officielles, toujours trop peu munies d'argent, vont parfois acheter en Orient.

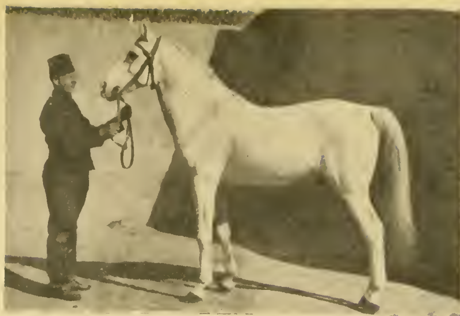
Le défaut des éleveurs français est de vouloir faire trop grand. Un bon étalon arabe doit être petit (1 m. 50 environ), rablé, bien roulé,

très bien membré, extrêmement noble et élégant. Avec ce type comme reproducteur, s'il raccourcit les lignes et les allures, au moins ne découd-il pas le modèle.

Un retour au sang arabe est toujours indiqué toutes les fois que l'infusion successive et trop prolongée du sang anglais raréfie dans la race le sang oriental, en allongeant et en enlevant, en affinant par trop la silhouette. L'aspect d'harmonicité, de beauté chevaline classique et rationnelle se retrouve surtout chez certaines poulinières arabes tout à fait admirables.

On ne réserve à la race pure arabe que de fort minces encouragements en course, dans le Midi (une vingtaine de mille francs). Les gens réfléchis assurent qu'on n'a pas tort, car l'arabe, s'il était sélectionné par les seules courses, prendrait tous les défauts de l'anglais, en perdant ses qualités propres de rusticité et d'équilibre parfait entre ses systèmes nerveux et sanguin.

Le galop de l'arabe pur est bref, et sa vitesse moyenne en course n'atteint guère que 1,30 au kilomètre, c'est-à-dire la vitesse au trot d'un



Eschyne, pur sang arabe importé, étalon des Remontes militaires algériennes.



Collaro, pur sang arabe (importé) (Haras nationaux).



Gourbi, pur sang arabe indigène, par *Kadi Keni*.

très bon trotteur d'hippodrome. Ce seul chiffre fera comprendre la raison principale pour laquelle l'arabe pur ne peut et ne doit pas être l'unique améliorateur de nos races modernes de selle. L'endurance ne suffit pas. Il faut en plus la vitesse et une certaine taille.

Depuis 1900, une fois seulement un arabe pur se classa en tête du lot des pur sang anglo-arabes qui lui étaient opposés, tandis que quelques demi-sang arrivaient presque toujours à se placer.

Houël avait-il raison d'écrire, il y a bien longtemps déjà, que si les types orientaux importés en France eussent été employés à former dans la plaine de Tarbes une race pure, développée par des courses spéciales, le Sud-Ouest eût été une véritable succursale de l'Arabie, maintenant bien démunie elle-même de beaux reproducteurs ? Ajoutons que le Sud-Ouest eût été surtout une succursale de l'Angleterre.

Quoi qu'il en soit, et bien que les reproducteurs arabes soient en nombre infime (2,98 de l'effectif de pur sang, lequel n'est que le 15e de l'effectif total des étalons), on a pu voir dans le tableau, au chap. III, que 102 étalons arabes

avaient sailli 3.054 juments, dont la plus grande partie dans le but de produire des anglo-arabes soit purs, soit de demi-sang.

Ainsi l'étude de l'arabe pur nous a amenés à celle du produit de son croisement avec le pur sang anglais, c'est-à-dire à celle du pur sang anglo-arabe.

CHAPITRE IV

LE PUR SANG ANGLO-ARABE.

Le pur sang anglo-arabe spécialité française. — Le pur sang anglo-arabe à l'étranger. — Court historique; *Eylau*; Pompadour. — Statistique saillies et naissances. — Définition des pur sang anglo-arabe. — Le degré de sang anglais utile. — Modèle du pur sang anglo-arabe. — L'anglo-arabe pur comme étalon : le 25 0/0 ; le 50 0/0 — L'anglo-arabe en course. L'anglo-arabe de service. — Son excellence comme cheval d'armes dans les raids, aux chasses de Pau, etc. — Vogue actuelle de l'anglo-arabe. — Petit nombre de sujets existants. — Principaux éleveurs. — Difficulté d'achat pour les particuliers.

Le pur sang anglo-arabe est bien une spécialité française ; les étrangers s'appellent volontiers le « pur sang français ».

Malgré cette flatteuse dénomination, ce n'est pas en France qu'il parut pour la première fois, car, en 1740, le duc Christian des Deux-Ponts possédait un haras d'élevage où les reproducteurs étaient sélectionnés à la chasse et à la guerre, et où se distingua une famille d'anglo-arabes de taille moyenne et généralement gris. En 1814, les Français ne manquèrent pas de la razzier et de la transporter à Rozières.

En Angleterre, en Hongrie, en Russie, on a élevé des pur sang anglo-arabes qui se sont fondus peu à peu dans diverses races auxquelles ils ont donné de leur cachet et de leurs qualités. On en élève actuellement en Allemagne[1].

En France, les deux protagonistes de l'anglo-arabe pur, selon la formule qui devait sauver nos races méridionales en corrigeant les excès de sang anglais ou arabe, furent M. de Bonneval en 1806 et, plus tard, M. Gayot, directeur général des Haras, en son temps.

M. de Bonneval créa au Pin, où il était directeur, au moyen de l'étalon syrien *Messoud*, une famille d'anglo-arabes d'où sortit *Eylau*, un des chevaux les plus complets que la France ait jamais eus, au dire du célèbre écuyer le vicomte d'Aure.

Puis M. de Bonneval quitta la Normandie et porta dans le Midi sa conviction créatrice des services qu'y devait rendre l'anglo-arabe. Il y

1. Voir : *A travers l'Allemagne hippique* (1910), du même auteur.

prépara la tâche de Gayot, lequel fit, en 1852, de Pompadour un centre de production modèle.

Mais l'anglomanie irraisonnée vint enrayer ces efforts et anéantir les résultats heureux obtenus.

En 1860, la jumenterie de Pompadour fut supprimée ; on vendit à vil prix 22 poulinières et 22 pouliches du plus beau sang anglo-arabe.

En 1874, un juste sentiment des réalités de l'élevage fit rétablir cette jumenterie, unique encore en France. Elle a rendu d'inappréciables services. Aujourd'hui, cependant, avec ses 60 poulinières, elle concurrence sans économie pour l'Etat, au contraire, l'élevage privé dont la production est parfois supérieure à celle de l'Etat et auquel ce dernier n'achète qu'un nombre infime d'étalons, de 12 à 14.

Si on se rapporte à la statistique de 1910, on compte que, dans tout le Sud-Ouest, 1.369 juments (de pur sang anglais, de pur sang arabe, de pur sang anglo-arabe) ont été consacrées à la reproduction de la race pure anglo-arabe, ce qui donne environ 789 produits.

Quant aux étalons de pur sang anglo-arabes, ils ont sailli 6.879 juments, presque toutes de demi-sang anglo-arabe, cela va sans dire.

On voit par cette simple statistique l'importance et le genre de services que rend cet étalon, services qui ne sont ni assez connus ni assez appréciés du public.

Les Allemands, eux, sont tellement certains de l'excellence de cette formule que, désireux de donner à leurs races de chevaux de selle, pourtant très près du pur sang anglais, un peu plus de tempérament, après avoir étudié notre production du sud-ouest, se sont mis à fabriquer de toutes pièces du pur-sang anglo-arabe. J'en ai vu. Ils sont beaux et grands, mais me paraissent déjà manquer de ce tempérament qu'ils doivent donner aux autres.

Mais qu'est exactement un anglo-arabe de pur sang ? C'est, par définition, le produit du croisement du pur sang anglais et du pur sang arabe. Ce produit-là se nomme, en langage d'éleveur, un 50 0/0 (de sang arabe) ; mais, si ce même produit est, à son tour, croisé avec un

pur sang anglais, il n'aura plus que 25 0/0 d'arabe, tandis que, s'il l'avait été, au contraire, avec un père arabe, il eût été un 75 0/0 d'arabe.

Si l'on remarque qu'il existe, naturellement, la catégorie des *sélectionnés*, comprenant les produits d'anglo-arabes purs entre eux, à des degrés de sang arabe différents dans le père et la mère, on voit la multiplicité de combinaisons que peut donner cette formule, multiplicité toute théorique d'ailleurs... Car, à tout prendre, il est bien difficile, parfois, de qualifier à l'œil nu et même à l'essai en service, le degré de sang arabe de tel individu...

C'est cette multiplicité qui a permis de dire que la famille pure anglo-arabe n'était pas encore fixée. Ce reproche sera, croyons-nous, de moins en moins mérité, les statistiques indiquant une tendance nette vers le sélectionnement à 25 0/0, minimum de sang arabe exigé pour la qualification.

A quoi ressemble un pur sang anglo-arabe ?

Le plus souvent, il ressemble à un pur sang anglais, mais avec quelque chose de plus gra-

cieux, de plus souple, de plus arabe, surtout dans l'expression de la tête qui porte souvent une dépression au chanfrein et dans le front qu'il a plus large et dans la beauté des yeux. Si son galop est normalement moins vite en course que celui du pur sang, son trot a presque toujours plus de brio. Par contre, certains anglo-arabes purs ont pris à l'arabe ce qu'il a de moins bon, son raccourci, son « boudinage », des allures insuffisamment vites ; ces types-là deviennent de plus en plus rares.

Sa taille la plus favorable est 1 m. 60. Son dessus est aujourd'hui presque toujours bon et ses membres étonnamment forts. Je parle, bien entendu, des individus bien élevés, assez nombreux d'ailleurs dans cette catégorie relativement restreinte. D'ailleurs, il est aujourd'hui prouvé que tout ce qui se réclame du sang arabe est, si l'on fait intervenir les facteurs poids et taille, parfaitement membré. La moyenne des anglo-arabes est mieux membrée que celle des anglo-normands, comparativement et le mètre en main.



Nelson, pur sang anglo-arabe 25 %, champion, Exposition de 1900.



La Lolita, pur sang anglo-arabe, par *Flageolet*, pu sang anglo-arabe, et *Lucrèce*, pur sang anglo-arabe.



Kynops, pur sang anglo-arabe 37 % (Haras nationaux).



Mandarin, pur sang anglo-arabe 25 %.

On doit considérer l'anglo-arabe pur au triple point de vue d'étalon, de cheval de course et de cheval de service.

Comme étalon de croisement, nous venons déjà d'en parler. Mais nous pouvons résumer son rôle en disant qu'à 50 % d'arabe, il donne plus volontiers une dose de sang arabe, tandis qu'à 25 %, il peut être considéré comme un succédané du pur sang anglais. Ainsi qu'il y a des « couleurs sans danger », c'est l'étalon « sans danger » pour l'infusion du sang anglais dans le troupeau du Sud-Ouest, sans élongation du modèle, sans amoindrissement de la rusticité, précieuse qualité des races indigènes. Il grandit la race, lui donne de la vitesse sans lui enlever de la rusticité ni trop de son modèle oriental.

Quel est le meilleur anglo-arabe pur comme étalon de croisement pour la production du cheval de service ? Cela dépend d'abord du degré de sang, du modèle, des aptitudes de la poulinière ; mais d'une façon générale, il est permis de préférer le 25 %, c'est-à-dire celui possédant 75 % de sang anglais, tandis que d'autres amateurs en tiennent pour les étalons beaucoup plus près de l'arabe. On remar-

quera que les meilleurs galopeurs — sauf exceptions connues — sont naturellement les 25 %, et parmi ces derniers ceux qui ont du côté du père deux ascendants immédiats anglais. Mais les meilleurs galopeurs ne font pas les meilleurs pères, surtout s'il s'agit de créer des demi-sang de service. Certains éleveurs compétents ont été amenés à considérer et de nombreux exemples assurent cette façon de penser, que les meilleurs correcteurs des races du Sud-Ouest sont sûrement les issus du croisement direct de l'anglais et de l'arabe et inversement. De tels animaux, quand ils ont des performances honorables et un modèle régulier, ont toujours fait preuve de qualité comme étalons de croisement.

Il est à noter d'ailleurs que l'anglo-arabe à 50 % est surtout utile comme étalon pour infuser une plus forte dose de sang arabe. On oublie trop souvent que tous les étalons ne sont pas faits pour produire directement des chevaux de service, mais que beaucoup d'entre eux doivent avoir pour mission de créer d'autres étalons et des poulinières.

L'anglo-arabe en courses n'est guère intéressant

que pour ses propriétaires. Il restera toujours inférieur à l'anglais comme vitesse. Mais aussi il aura sur lui divers avantages, entre autres ceux d'être d'un entraînement très facile, de posséder une qualité de membres supérieure et plus de rusticité.

Son passage à l'hippodrome a pour utilité de le sélectionner sur toutes ces qualités. Les Haras d'ailleurs achètent généralement chacun des gagnants des deux prix du Ministère, pour la somme de 20.000 fr. chacun.

La Société d'encouragement alloue aux courses de pur sang anglo-arabes 60.000 francs, etc...

D'autre part, ayant bon pied, bon œil, ils font souvent d'excellents steeple-chases. Mais nous serions volontiers de l'avis du colonel de Montjou quand il écrit qu'il n'y a pas lieu de rechercher une vitesse extraordinaire chez les types d'ordre inférieur quand on dispose d'une race pure qui sera toujours supérieure en cela.

Le pur sang anglo-arabe comme cheval de service est, par contre, de tout premier ordre.

Les officiers français le placent immédiate-

ment après le pur sang anglais, lequel garde toujours, même en service courant, cette possibilité si prestigieuse et si utile d'une vitesse supérieure. Leur fond, nous l'avons dit, est inépuisable, et plus d'un a conduit à la victoire, dans de célèbres raids, le cavalier qui le montait.

Le célèbre loueur de Pau, M. Laregain, recrute ses meilleurs hunters parmi les pur sang anglo-arabes. S'ils sont ignorés du public français, — car ce n'est pas seulement pour les humains qu'il est dit que « nul n'est prophète en son pays », — ils sont fort prisés des Anglais et des Américains qui fréquentent ces dures chasses.

Cependant, même en France, la vogue de l'anglo-arabe de pur sang et de demi-sang augmente tous les jours. Les veneurs et les divers usagers du cheval de selle, ne se contentant plus, comme autrefois, d'un carrossier quelconque ou d'un « cob » hackney, recherchent maintenant les chevaux du Sud-Ouest, dont quelques-uns atteignent, dans les concours ou à Pau, ou a ceux si remarquables du *cheval de guerre*, de très hauts prix, parce que, naturellement, ils offrent des garanties véritables d'aptitude à la selle, avec un fond et une rusticité exceptionnels, sans



Bigourdan amélioré (1852).
(d'après Gayot)



Barbe-Bleue, 1 m. 62, pur sang anglo-arabe,
né en Haute-Vienne.

parler de l'agrément donné par un caractère facile, une bouche légère et un équilibre naturel presque parfait.

Les pur sang anglo-arabes ne sont cependant pas très nombreux. Ainsi, en 1910, 675 juments, seulement, de pur sang (anglaises 163, arabes 21, pur sang anglo-arabes 487) ont été saillies par les 273 étalons de pur sang anglo-arabes (dont 58 approuvés), ce qui donne environ 400 produits.

Par contre, ces mêmes étalons ont sailli 7.806 juments de demi-sang anglo-arabe.

Les éleveurs les plus connus de pur sang anglo-arabe sont MM. Couzinet, à Toulouse ; de Fournas, à Carcassonne ; Plantade, à Saint-Laurent (Lot-et-Garonne) ; Sempé, à Labatut-Rivière (Hautes-Pyrénées) ; comte de Treffond d'Avaucourt, à Prat (Ariège) ; Laporte, à Sarriguet (Hautes-Pyrénées) ; Buzy-Cazaux, à Mirepeix (Basses-Pyrénées) ; Garrigou-Larriale, à Blajau (Haute-Garonne) ; baron de Palaminy, à Laboulière (Hautes-Pyrénées) ; Thomas, à Dun-le-Palleteau (Creuse), etc... Pignon, à Ardillières

(Charente-Inférieure) ; Renault, à Clavé (Deux-Sèvres) ; de Sainte-Jaigne, Descar, Fugens, de Nexou (Haute-Vienne) ; de Neuville (Haute-Garonne), Dubois Godin, de la ville de Téniers, etc., mais c'est à Toulouse, au moment des achats d'étalons, en octobre, ou a Saumur au Concours du *cheval de guerre,* qu'on peut le plus facilement exercer son choix ou se renseigner, car, surtout dans le Midi, il est difficile d'effectuer des achats particuliers si on ne connaît pas bien le pays.

CHAPITRE V

LE DEMI-SANG ANGLO-ARABE.

Court historique. — Son aire géographique. — Types divers. — Le type moyen. — Les aptitudes du demi-sang anglo-arabe, qualités, défauts. — Divers encouragements à l'élevage. — Statistiques, nombre des naissances. — La concurrence mulassière. — La concurrence carrossière et culturale. — Diminution très sensible de la production. — Les étalons nationaux. — Principaux naisseurs. — Ecoles de dressage. — Le Limousin. — L'anglo-arabe charentais. — Centres de production groupés par circonscriptions de Remontes. — Concours de chevaux de selle. — Divers concours. — Production comparée du Sud-Ouest (tableau synoptique).

Le demi-sang anglo-arabe est le produit — j'oserai dire presque obligatoire, car on ne peut y réussir aucun autre genre d'équidés — du sol et du climat du Sud-Ouest français, y compris le Limousin et généralement parlant le Plateau central.

De graves auteurs ont écrit que les chevaux de notre Sud-Ouest étaient d'origine mongolique. D'autres assurent qu'ils existaient déjà dans la région pyrénéenne antérieurement aux invasions de la préhistoire...

Quoi qu'il en soit, nous savons d'une façon

certaine que les chevaux dont les Gaulois se servaient étaient appréciés et que les Romains leur infusèrent le sang oriental par l'entremise du cheval africain par des voies et des moyens bien divers ; ces moyens furent parfois violents, comme ceux de l'invasion maure. L'influence orientale continua son œuvre dans le Midi jusqu'au moyen âge où domine l'étalon andalou, auquel succédèrent des orientaux plus qualifiés.

Mais déjà Montaigne avait cité avec éloge les chevaux gascons, puis Newcastle et tant d'autres, jusqu'au brave général de Brack qui s'y connaissait. De nos jours, ce sont encore nos généraux de cavalerie qui en parlent avec le plus d'éloges, ainsi que les hippologues et les officiers étrangers, car nul n'est prophète en son pays !

On peut, en effet, poser en principe que la Hongrie, la Russie et le Sud-Ouest français, sont les seules régions où le cheval de selle se fasse quasi naturellement.

Mais que de traverses pour arriver à l'état satisfaisant où nous trouvons aujourd'hui la population chevaline du Sud-Ouest ! L'ancien gascon, le navarrais, le cheval d'Henry IV, était, dans les élevages soignés, un animal excellent,



Navarrais d'avant 1830.
(d'après Gayot)



Anglo-arabe demi-sang de la Creuse (Troupe).

qui devait au sang andalou sa taille et sa membrure, très supérieures à celles de la plèbe. La plèbe ! elle était nombreuse et d'une misère extrême. Elle resta ainsi très longtemps sans pouvoir atteindre, même de loin, le modèle réduit cependant et la qualité de quelques élevages mieux soignés, très réputés mais très rares. Puis, plus tard, bien que les Haras s'occupassent plus particulièrement de la province de Bigorre, les élevages méridionaux se trouvaient bien dégénérés lorsque Napoléon Ier acheva leur ruine en réquisitionnant tout ce qui pouvait, bien ou mal, porter un cavalier.

Mais dès 1806, le travail de réfection du *navarrais* commença heureusement par des croisements orientaux. Cependant l'anglomanie s'infiltrait peu à peu dans cet élevage où, à partir de 1833, le sang anglais fut versé sans mesure. Les résultats de ces excès furent déplorables. Les *bigourdans* étaient légers, enlevés, disharmoniques, avec de mauvais membres.

Gayot, nous l'avons dit plus haut, enrayait déjà le mal avec quelque succès, grâce à l'intervention nouvelle du pur sang anglo-arabe, lorsqu'en 1860, l'anglomanie, de nouveau triomphante, rompit

toutes les digues, et fit du *tarbais*, ces faux pur sang, hauts, plats, dégingandés que trop de gens s'imaginent exister encore. Il n'en est rien, car la réaction survint ; depuis 1874, les Haras ont accompli ce quasi-miracle, d'amener nos anciens navarrois, bigourdans, tarbais, — noms et modèles disparus, — à constituer une race unique bien fixée, quoique particularisée dans ses détails de conformation, suivant les diverses régions d'élevage et ses degrés de sang arabe ; elle se nomme maintenant *la race anglo-arabe.*

Son aire géographique de naissance et d'élevage est, en effet, très vaste : Dordogne, Périgord, Limousin, Auvergne, tout le bassin de la Garonne et de l'Adour, celui de l'Hérault, voire les Charentes et, pour mémoire, tout le sud du bassin du Rhône. On conçoit donc que son type doive varier en certains détails ; mais le modèle reste partout assez semblable à lui-même pour que, du premier coup d'œil, on reconnaisse très facilement un anglo-arabe.

Dire que la production anglo-arabe est dans un « état de variation désordonnée » est con-

forme cependant à la réalité scientifique. Mais dans la pratique, il est, certes, loin d'en être de même. Avec plus ou moins d'anglais ou plus ou moins d'arabe, un cheval du Sud-Ouest est plus ou moins long de lignes ; il reste toujours un anglo-arabe dans l'ensemble de ses caractéristiques morales et physiques.

On doit cependant poser en principe que la région pyrénéenne est le berceau de la race et que c'est là qu'on trouve les individus les plus près du type normal et ancestral. Cette production des vallées élevées va prendre de l'os dans le Gers, de l'os et de la taille du côté de Castelsarrasin, de la taille et du volume dans les Charentes..

A propos de l'exportation des poulains anglo-arabes pyrénéens dans les gras pâturages du Centre-Ouest, il n'est pas inutile de faire remarquer que ce fut vers 1890 que, sous l'impulsion de M. Hornez, directeur des Haras, les éleveurs y importèrent des anglo-arabes de six mois. La thèse des Haras est que le modèle compact gagné sur les bons herbages des Charentes contre-balance au stud le modèle léger et la nervosité des étalons achetés dans le Midi sur leurs per-

formances. Nous ne savons cependant pas, au point de vue hérédité, ce que valent les anglo-arabes charentais. Ils sont souvent satisfaisants comme modèle. Nous pensons que des épreuves de résistance, combinées avec la vitesse, s'imposent pour éviter l'achat d'étalons ne se recommandant guère *a priori* que par leur masse. Les courses sur petites distances, d'autre part, qui favorisent le facteur anglais, nous paraissent avoir des dangers aussi faciles à constater qu'à éviter. Les épreuves nouvelles dites pour « étalons de selle » précédant les achats officiels, remettront, on peut l'espérer, toutes choses au point.

Une des caractéristiques de l'élevage méridional, c'est que, presque jamais, le bon poulain n'a été élevé où il est né. Il naît dans les vallées où sont les pâtures et les bonnes mères nourrices. Il est élevé (ou devrait l'être) dans les régions calcaires où il prend naturellement d'autant plus d'os que ce sol est plus calcaire. Donc, pour trouver le bon cheval, il faut aller là où la carte géologique indique le bon terrain et non autre part : où s'engraissent les bœufs, paissent les mauvais chevaux.

Le bon cheval de demi-sang anglo-arabe, qu'il soit landais, navarrais, gersois, castelsarrasinois, auvergnat ou limousin, est un cheval d'une taille moyenne, oscillant entre 1 m. 50 et 1 m. 56, bien que les remontes en trouvent tous les ans plus de 700 assez forts pour remonter des dragons. Certains atteignent même de très grandes tailles, mais ce sont là des exceptions peu désirables.

Le demi-sang anglo-arabe est souvent alezan doré ou gris, ou même bai, presque jamais noir, avec une robe et des crins soyeux, des tissus fins et denses, un très beau port de queue, une tête orientale, un œil grand et expressif, un garrot proéminent et prolongé en arrière, un bon dos ; cependant, chez certains sujets que l'amélioration n'a pas encore transformés, la ligne du dessus peut être encore un peu molle, la croupe parfois un peu courte et pas assez large, mais presque toujours existe une profondeur de poitrine à laquelle seul atteint le beau pur sang ; des membres secs et nerveux, des aplombs parfois défectueux, des tendons *relativement* plus larges que ceux des chevaux de toutes les autres races, toutes les fois qu'on

fait intervenir les facteurs poids et taille, et en tous cas d'acier ; des jarrets souvent clos mais bien descendus ; les lignes, les angles articulaires du pur sang, son genre d'allures ; l'énergie, l'adresse, la solidité, la rusticité, la douceur de caractère de l'arabe ; une aptitude étonnante à porter le poids aux allures vives malgré son format restreint ; des dispositions remarquables au saut mises en évidence aux chasses de Pau et en concours hippiques, mais généralement une bouche d'autant plus délicate que l'encolure, longue ou grêle, est souvent faussée.

Toiletté, il simule parfaitement le hunter léger qu'il égale comme train. Il bat au galop les demi-sang du Nord. C'est le cheval type des raids les plus durs. Attelé, aux courses de la *Petite Gironde*, par exemple, il fait 100 kilomètres par jour pendant huit jours, à la moyenne de 15 kilomètres à l'heure et souveut à celle de 20 kilomètres pendant plusieurs heures. On ne cite de nombreux donnant au trot de grandes vitesses.

Au point de vue militaire, c'est le cheval que nos grands chefs de cavalerie souhaitent à leurs troupes ; il remonte toute notre cavalerie légère et deux régiments de dragons. De plus, une

dizaine de ces derniers en reçoivent un certain nombre qu'ils désireraient voir augmenter jusqu'à compléter l'effectif.

Bien qu'il ait les mêmes qualités que l'anglo-arabe pur, il est, dans son ensemble, moins *racing-like* que ce dernier ; mais aussi se montre-t-il moins nerveux, plus calme, plus troupier. Employé comme cheval de chasse, il rend les mêmes services qu'un pur sang, qu'un hunter ou qu'un plus volumineux demi-sang du Nord. Mais il a, en plus, à son actif d'être infatigable et de conserver jusqu'à un âge avancé, malgré les plus dures épreuves de fond et de vitesse, ce qu'on appelle en argot sportif « des jambes propres », et cela presque sans aucun de ces soins minutieux qu'on est obligé de prodiguer aux autres chevaux dès qu'ils travaillent un peu dur. Personne ne conteste plus, d'ailleurs, à l'anglo-arabe d'être, très spécialement et dans tout l'ensemble de sa race, le plus cheval de selle des chevaux de selle français.

Les défauts les plus fréquents et qui disparaissent progressivement à chaque génération, car l'élevage est beaucoup mieux fait, sont un dos mou, une croupe courte, des cuisses maigres,

une encolure fausse, des aplombs défectueux, de la platitude et de l'enlevé dans le corps. D'autres peuvent être petits, trop courts, ronds et raccourcis dans leurs allures. Ils sont la minorité dans nos régiments et par conséquent dans l'élevage, car la Remonte est le miroir fidèle de la moyenne des races où elle opère ses achats.

Il y a de trop grands anglo-arabe, et ce sont les pires. Les éleveurs, hypnotisés par les gros prix auxquels ont atteint certains géants, s'efforcent de produire grand. Rien n'est plus éloigné du type utile de la race que la grande taille. Les Haras, les Remontes et les Sociétés qui prétendent travailler à l'amélioration de la race, devraient tenter tous les moyens pour enrayer ces tendances ; celles qu'a suscitées l'introduction d'anglo-arabes dans les régiments de dragons ont fait déjà trop pour l'exhaussement de la taille. On oublie trop que ce n'est pas la taille qui porte le poids...

Tel qu'il est, l'anglo-arabe reste le cheval de selle né. Si nous agissions d'une façon pratique, comme les Autrichiens, et si nous unifiions la taille de nos chevaux de réserve et leur format,

c'est dans le Sud-Ouest que nous pourrions remonter toute notre cavalerie et au mieux, à condition, toutefois, que la production ne continue pas à baisser en nombre. Ce ne sont pas nos généraux qui se plaindraient de cette modification ! Mais elle aurait encore trop d'inconvénients économiques et politiques à l'égard des autres régions d'élevage pour qu'on puisse envisager, même comme lointaine, cette solution que l'automobilisme triomphant et le bon sens pratique imposeront certainement un jour.

Malgré toutes ses qualités cependant, l'anglo-arabe est peu encouragé. Il est le « Cendrillon » de la famille chevaline française. Il ne touche guère, en effet, que 500.000 francs d'encouragements, plus 73.000 francs en courses au galop, alors que plus de 6 millions sont réservés au carrossier. Le taux des primes, des allocations les prix des Remontes et d'achat des Haras, tout pour lui est réduit. Ainsi, le service des Remontes ne peut arriver à payer 1.000 francs, en moyenne, les 3.700 chevaux anglo-arabes qu'elle achète sur les 7.800 de la Remonte géné-

rale (1909). On doit cependant noter que la majoration de 500 francs du prix budgétaire d'achat s'appliquera aussi aux chevaux du Sud-Ouest.

On peut fixer, à quelques unités près, le nombre des naissances annuelles (1910) d'anglo-arabes à 15 000, et non à 25.000 comme on le croit généralement. Si l'on tient compte de la mortalité de premier âge et du remplacement des poulinières usées, il en reste environ 12.000 poulains disponibles. Les Remontes en achètent 3.700 environ ; 8.300 doivent donc trouver issue dans le commerce. Celui-ci s'est déjà emparé des sujets de concours et de selle tout à fait supérieurs et peu nombreux. Sur ces 8.900 restants, peut-être 3.000 sont achetés par les étrangers — et c'est là, croyons-nous, un chiffre fort. — Le reste est conservé pour les foires, les besoins locaux, et vendu, liquidé plutôt à un prix dérisoire.

En somme, quoique, pris isolément, un troupier anglo-arabe coûte bien peu à élever, on est amené à constater que cet élevage n'est pas rémunérateur, puisque près de 50 0/0 de la

production est vendu un prix beaucoup inférieur à celui du revient. On doit, cependant, faire remarquer que, très certainement, 35 0/0 de la production est composé d'animaux que la Remonte ne pourrait accepter. Il est donc évident que les courtiers étrangers, agissant pour le compte de l'Espagne et de l'Italie, ne peuvent acheter que des animaux de deuxième catégorie.

Quoi qu'il en soit, — et l'automobilisme y est pour bien peu de chose, — le nombre des naissances anglo-arabes diminue (de 8.300 en 7 ans), sans que d'ailleurs le nombre des naissances dues aux étalons autres que les anglo-arabes (normands, norfolk, culturaux) ait sensiblement progressé (de 400 têtes). L'influence de ces derniers étalons est plus grande qu'on ne croit, puisqu'en 1910 ils ont eu 6.453 produits, contre 11.000 [1], en chiffre rond, aux demi-sang anglo-arabes. (Voir le tableau synoptique.)

Par contre, l'industrie du mulet présentait au dernier recensement, dans les départements qui nous occupent, un effectif de 126.240 ani-

1. Ces chiffres sont fournis par la direction des Haras ; ils sont, croyons-nous, un peu inférieurs à la réalité. — Voir plus haut.

maux d'espèce mulassière, y compris toute la circonscription de Perpignan. Il est peu rassurant pour l'avenir de la race chevaline anglo-arabe de voir nos meilleurs centres, comme les Hautes et Basses-Pyrénées, posséder 8.080 animaux d'espèce mulassière, le Tarn-et-Garonne 2.900, la Haute-Garonne 2.900, les Landes plus de 10.000 ! On a constaté, en 1912, d'autres symptômes fort inquiétants pour nos Remontes militaires. Ainsi, à la foire de Castelnau-Magnoac, où d'ordinaire on comptait 1.200 poulains et quelques centaines de mulets, on a recensé, cette année, 1.200 mulets et seulement quelques centaines de poulains. Les mulets se sont vendus très cher et les poulains presque rien. Les mulets font prime parce que les Italiens pour la Tripolitaine, les Espagnols et les Français pour le Maroc, s'en approvisionnent largement. En un an, la France en a consommé 4.000 ! Il y a là une suggestion très pressante au petit éleveur d'abandonner l'élevage du cheval pour celui du mulet.

Il est extrêmement inquiétant pour la défense nationale de constater que, depuis 1904, la production dans le Sud-Ouest a diminué de

32 0/0 et que c'est la région des meilleures poulinières, celle de la circonscription de Tarbes, qui a subi la plus grande diminution (de 2.636 naissances). On peut aussi faire remarquer que la circonscription d'Aurillac (Auvergne) n'a produit en 1910 que 59 poulains de selle !

L'étalon de demi-sang anglo-arabe, toujours très près du sang pur, est largement employé par les Haras. Il en possède 231, plus ou moins près du sang arabe, ayant sailli, en 1910, plus de 7.000 juments, autant, à quelques centaines près, que les 273 étalons de pur sang anglo-arabes. On voit, d'après ces seuls chiffres, la dose de sang, d'influx nerveux, de robustesse, de qualité, que doivent posséder les chevaux dont les auteurs sont respectivement au sommet de l'espèce chevaline.

Nous nous sommes un peu étendus sur l'anglo-arabe et l'arabe pur, non parce qu'ils ont une importance supérieure à ceux des chevaux des autres races (chacune a ses qualités et son affec-

tation), mais parce qu'ils sont peu connus du gros public, et même des nombreux sportsmen dont beaucoup ignorent même la formule qui sert à en perpétuer et à en améliorer l'espèce. Leur qualité demandait aussi d'être mise à la place qu'elle mérite, au point de vue selle et défense nationale.

Les naisseurs de demi-sang anglo-arabes sont presque tous des paysans, lesquels possèdent, dans certaines régions, au moins une poulinière.

Les éleveurs les plus connus, c'est-à-dire ceux qui vendent des étalons aux Haras et dont les noms se retrouvent le plus souvent dans les palmarès des concours, sont : MM. Couzinet, à Toulouse ; Dubois Godin, à Martiel (Aveyron) ; de Fournas, à Carcassonne ; Pignon, à Ardillières (Charente-Inférieure) ; Renault, à Clavé (Deux-Sèvres) ; Sempé, à Labatut-Rivière (Hautes-Pyrénées) ; Bapt, au Dorat (Haute-Vienne) ; Fourcade Lary, à Vielle-Adour (Hautes-Pyrénées) ; Nounez, à Bayonne (Basses-Pyrénées) ; Lapierre Louis, à Sones (Hautes-Pyrénées) ; Lamarque, à Sarrouilles ; Beaudonnet

à Laffitte (Tarn-et-Garonne); Barrié à Montech (Tarn-et-Garonne) ; Dumont Saint-Priest, à Boisseuil (Haute-Vienne); de Neuville, à Vicq (Haute-Vienne) ; comte O'Tool, à Ambazac (Haute-Vienne); M[is] de Villeneuve, à Hauterive (Tarn); Comets, à Saint-Laurent (Landes), vicomte de Curel, la Souterraine (Creuse) ; comte Nitot, à Pau ; Duzugan et Gaussail, à Touges (Gers) ; de Fumel, à l'Isle-Jourdain (Gers) ; Delort, à Lectoure (Gers), etc., etc...

On peut aussi indiquer comme intermédiaires très qualifiés : l'école de dressage de Bordeaux, rue Judaïque ; l'école de dressage de Lectoure, celle d'Auch, de Limoges, l'écurie coopérative de Toulouse.

L'ANGLO-ARABE DANS LE LIMOUSIN.

L'anglo-arabe limousin mérite une mention spéciale, en raison de ses qualités beaucoup plus que de sa quantité.

La rigueur des hivers du Plateau central qui

sévissent sur la Haute-Vienne, la Creuse et la Corrèze, la nature du sol imperméable mais fortement arrosé, l'humidité d'un climat pluvieux, font des chevaux de cette région des animaux d'une rusticité exceptionnelle.

A travers l'histoire, le barbe et l'oriental ont, au début, amélioré la jumenterie indigène probablement extrêmement pauvre et commune. Puis vinrent les frisons, les hollandais, les danois. Turenne, enfin, gouverneur de la province, y importa de nombreux arabes. En 1763, le Haras — jumenterie de Pompadour fut créé, le seul qui subsiste encore en France, on ne sait pas trop pourquoi.

L'Empire apprécia les qualités des Remontes limousines, mais il ruina le pays par ses réquisitions. Napoléon Ier ne montait guère que des limousins. Il restaura l'élevage sur la base arabe. Du XIXe siècle date l'introduction abusive du pur sang anglais ; mais on peut dire, comme pour le Sud-Ouest, que l'abus du sang anglais fit probablement moins de mal que n'en aurait causé son absence complète. Actuellement, le pur sang anglo-arabe régularise l'apport anglais et oriental.



Quick Silver, demi-sang anglo arabe limousin



Tapageur, demi sang anglo-arabe 25 %, né en Dordogne.



Tartane, demi-sang anglo-arabe, 1 m. 62 chassant à Pau.



Demi-sang anglo arabe en liberté.

Le bon cheval limousin moderne est, en effet, un anglo-arabe dont la mère est confirmée dans l'indigénat et dont les produits sont plus forts, plus compacts, plus facilement grands avec moins de disharmonie que ses frères du Sud-Ouest. Mais il est souvent moins distingué, tout en ayant les mêmes aptitudes et autant de qualité.

Le Limousin plébéien actuel peut être ainsi décrit : 1 m. 50 à 1 m. 56, dos parfait, bien corsagé, du garrot, de l'épaule, bien que celle-ci souvent puisse être plus couchée, des membres trempés et forts relativement à sa taille, bons pieds, croupe souvent courte, encolure brève un peu forte, tête plus chargée que celle de l'anglo-arabe du Sud-Ouest, œil grand et expressif — animal trempé, résistant, endurant, doué de bonnes allures, excellent troupier, cheval de chasse hors ligne, mais médiocre quand il est trop grand, sauf dans quelques élevages rares où il est soigné et nourri ; alors il prend de l'os, du volume, beaucoup de brillant et une grande noblesse. Une cinquantaine de poulains de ce dernier genre naissent tous les ans et sont achetés très cher par le

commerce de luxe qui les apprécie de plus en plus, puis par la Remonte comme chevaux de tête. Certaines familles limousines anglo-arabes ont dans leur pedigree quelques poulinières normandes dont l'influence se fait sentir, quant au maintien d'une taille supérieure à la moyenne.

Comme partout, l'élevage en Limousin a souffert de la crise; il comptait 4.228 poulinières en 1904, il n'en compte plus que 3.171 ; ce qui donne environ 1.902 naissances dont 982 seulement anglo-arabes. Le reste est issu d'anglo-normands dont les produits, avec parfois une certaine dose d'anglo-arabe, ne manquent point de qualité ni même de modèle. Ils sont cependant peu prisés par les Remontes militaires. Celles-ci n'achètent guère que 300 à 350 chevaux provenant de la Haute-Vienne et de la Creuse et 40 à 50 de la Corrèze. La Haute-Vienne, où certains élevages sont très soignés, fournit une trentaine de chevaux de tête, pourcentage très honorable.

Les meilleurs centres sont le Dorat, berceau de la race en Haute-Vienne, et la Souterraine en Corrèze.

Ajoutons que comme dans le Sud-Ouest, d'ail-

leurs, le Limousin est « condamné » à ne faire que du cheval de selle — tant qu'il fera du cheval, — car, ainsi que le fait remarquer le commandant Balaÿ dans le *Bulletin du cheval de guerre* : « Le cheval cultural crèverait là où le limousin prospère. »

Principaux éleveurs : MM. de Neuville, à Vicq (Haute-Vienne) ; baron de Nexon, à Nexon (Haute-Vienne) ; Dumont Saint-Priest, à Limoges ; Bapt, Desgranges, au Dorat ; de Caussans, à Evaux (Creuse) ; Vendeuil (Haute-Vienne) ; de Bellabre (Haute-Vienne) ; Rousseau, à la Souterraine (Creuse).

Citons, à Limoges, l'école de dressage, établissement très sérieux, ayant beaucoup de succès en concours.

L'ANGLO-ARABE DANS LA VIENNE.

Dans la Vienne, qui avoisine le Limousin, les Remontes ne trouvent guère à acheter qu'une centaine de chevaux dont une partie, anglo-arabe, est la meilleure. Ce chiffre n'indique pas

une grande production ni un très bon élevage de chevaux de qualité dans une population chevaline de 32.760 têtes. On n'y compte d'ailleurs qu'un millier de poulinières à peine, dont 300 environ sont saillies par les traits. Mais la Vienne élève aussi des poulains achetés dans les départements limitrophes. Les meilleurs centres d'élevage se trouvent dans les cantons de la Trimouille, Montmorillon, Saint-Savin, Lusignan.

L'ANGLO-ARABE DES CHARENTES.

Vers 1890, M. Hornez, alors directeur du dépôt d'étalons de Pau, engagea les éleveurs de l'ouest de la France à venir acheter des poulains de six mois dans la région pyrénéenne. M. Hornez voyait avec crainte les producteurs d'étalons de cette région hypnotisés par les gains d'hippodrome, songer surtout à produire des animaux pouvant gagner des courses. En effet, les allocations pour anglo-arabes ayant beaucoup augmenté, les anglo-arabes performers, plus nombreux, ont parfois manqué de substance tout en prenant plus de nervosité. Si la Vendée et

les Charentes (c'est là la thèse des Haras) ne fournissaient pas annuellement un stock d'étalons ayant un peu de poids, tout en ayant une origine excellente, les stations de monte du Sud-Ouest se dépeupleraient, les bon éleveurs de juments recherchant toujours le modèle compact chez le mâle. Dans les Charentes, assurent les Haras, les chevaux sont mieux élevés, sur de meilleurs herbages que dans le Sud-Ouest ; ils arrivent à avoir plus d'os et de poids et donnent naissance à des animaux moins allégés que ceux obtenus par les performers.

A notre avis, ce que ces déracinés gagnent en poids, ils le perdent souvent en qualité et même en modèle. Ce sont, en effet, des anglo-arabes grossis, et, quand ils sont en condition de concours, « soufflés ». Il s'en trouve cependant de très bons, tant est puissante la force de l'hérédité anglo-arabe. Mais pourquoi, si les courses affinent l'espèce, ne double-t-on pas ces luttes d'hippodrome par des concours épreuves de résistance destinés à éliminer les sujets — performers d'autre part — mais manquant trop d'importance. Ce serait d'ailleurs

un excellent moyen de lutter contre le truquage [1]...

Cet élevage est pratiqué par quelques éleveurs étalonniers fort avisés, parmi lesquels MM. Renault dans les Deux-Sèvres, Pignon et Pasquier dans la Charente-Inférieure, etc. Ces éleveurs achètent de jeunes poulains de bonne qualité dans les meilleurs centres pyrénéens et les font se développer dans de nourrissants pâturages jusqu'au moment de les présenter aux Haras ou ensuite — pour ceux qui ne sont pas achetés — aux remontes militaires.

Au Concours central des reproducteurs de 1911, sur 115 animaux de sang anglo-arabe, on comptait 30 animaux élevés en Charentes ; aux achats d'étalons de Toulouse, sur 39 étalons anglo-arabes achetés par l'Etat, 7 provenaient aussi des Charentes...

Mais les circonscriptions de Saintes et de la Roche, si elles élèvent un certain nombre d'anglo-arabes, en font naître très peu : en 1910, seulement 34.

1. Depuis 1912, des Concours épreuves destinés à mettre en valeur les aptitudes indispensables à un étalon de selle, précèdent les achats annuels des Haras.

Centres de production groupés par circonscriptions de Remontes.

Il ne peut être ici parlé en détail des différentes régions d'élevage méridional ; nous jetterons cependant un rapide coup d'œil sur cette production en suivant les circonscriptions des divers dépôts de Remonte. Nous aurons ainsi une vue d'ensemble suffisante pour renseigner les étrangers au Sud-Ouest.

Dépôt de Remontes de Tarbes.

Dans les *Basses-Pyrénées*, on fait naître et on élève beaucoup de légère bien bâtis, fort appréciés, quelques dragons également d'attelage de luxe et de service. Les meilleurs centres se trouvent autour de Bidache, Saint-Palais, Orthez, Pau, Oloron.

Dans les *Hautes-Pyrénées*, on n'élève que ce qu'on n'a pas pu vendre au sevrage. Le type reste, dans ce cas, plutôt léger. Les meilleurs centres sont autour de Tarbes, à Maubourguet, Lannemezan, Bagnères, Argelès.

Dans le *Gers*, on élève beaucoup, mais on

fait peu naître. Les sujets importés prennent du squelette et assez d'ampleur. On y trouve des chevaux de tête, de très bons légère, de bons dragons, de très bons chevaux d'attelage de luxe et de service, des poneys renommés.

Dans la *Haute-Garonne*, dont la moitié est au dépôt de Tarbes, l'autre à celui d'Agen, on fait naître et on élève de bons légère, quelques dragons, spécialement dans les cantons Montrejeau, Saint-Gaudens, Saint-Martory, Toulouse.

Dans l'*Ariège*, production restreinte, mais sujets très résistants (Saint-Girons).

Dépôt de Remonte d'Agen.

Dans le *Lot-et-Garonne*, et spécialement dans le *Tarn-et-Garonne*, autour de Beaumont, de Lomagne, Castelsarrasin, Marmande, beaucoup de chevaux de la région pyrénéenne viennent prendre de la taille, de l'os, de l'ampleur. On y trouve de très bons sujets de tête et de concours, des chevaux excellents à deux fins, des chevaux de tête dans l'*Aude*, dans l'élevage particulier de M. de Fournas (Carcassonne), etc...

Dépôt de Guéret.

Excellent élevage, mais restreint et disséminé.

Dans la *Haute-Vienne*, des chevaux de tête légère et dragons et à deux fins de luxe et de service, à Limoges, au Dorat.

Dans la *Creuse*, types légère et petit dragon. très bon élevage à la Souterraine, Grand-Boury, Evaux...

Dépôt de Mérignac.

Les *Landes* (pays en partie naisseur, en partie éleveur de poulains provenant des Basses-Pyrénées) fournissent de bons chevaux de service, de bons troupiers, assez larges ; on n'y trouve cependant que quelques dragons. Le meilleur centre autour de Mont-de-Marsan ; autour de Dax, élevage de poneys landais (1 m. 10 à 1 m. 30)

Dordogne, dans l'arrondissement de Bergerac, bon petit centre d'élevage.

Gironde, à Lesparre, médocains de toute origine (anglo-arabes et normands du Haras de Libourne), ordinaires mais résistants, très bons quand ils ont le modèle selle. A Langon, élevage en décadence.

Dépôt de Remonte de Saint-Jean-d'Angély.

Dans cette région, en dehors de la zone du Sud-Ouest, on élève aux environs de Rochefort (*Charente-Inférieure*) des anglo-arabes importés qui prennent de la taille et de la masse. On en trouve aussi quelques-unes en *Charente,* et davantage dans la *Vienne,* surtout en sa partie qui se rapproche du Plateau central (la Trimouille, Saint-Savin, Lusignan, Montmorillon).

Dépôt de Remonte d'Aurillac.

Dans le *Lot,* anglo-arabes faisant de très bons chevaux de légère, quelques dragons, de bons attelages de service ; poulains nés et élevés dans le pays, région de Figeac, Gramat, Livernon, la Capelle...

Dans le *Cantal,* des anglo-arabes nés et élevés dans la région d'Aurillac, excellents dragons, quelques légère, quelques ligne, quelques artilleurs, de bons attelages de service.

Le *Puy-de-Dôme,* dans sa partie nord-ouest, présente un élevage très sérieux. Les poulains sont vendus à 6 mois à la suite du concours de Pontaumer (Puy-de-Dôme) et exportés dans

les Deux-Sèvres. Les quelques légère, dragons et artilleurs restants sont achetés par les Remontes.

Dans l'*Aveyron*, les cantons de Rodez, Montbazens, Laguiole, font naître et élèvent quelques chevaux du type dragons et légère.

En *Corrèze*, les environs de Pompadour et de Brive, quelques types légère et dragons.

Les concours de chevaux de selle de l'Administration des Haras ont lieu à Mont-de-Marsan, à Tarbes, à Agen, à Limoges, aux dates qui sont indiquées tous les ans dans les journaux spéciaux.

Quant aux *foires*, elles sont très nombreuses, mais on n'y trouve point de chevaux de qualité. Quelques très rares marchands à Bordeaux, à Toulouse, à Auch, à Ribérac, à Agen, etc., ou parfois dans leurs écuries quelques chevaux convenables mais très jeunes.

Seules, les *écoles de dressage* de Lesparre, de Bordeaux (Barailhé), de Limoges, de Toulouse (Écurie coopérative), M. Larregain à Pau, sont capables de présenter ou de procurer à l'amateur quelques chevaux d'âge.

C'est aux *achats d'étalons* de Toulouse en octobre, aux réunions de la Société du cheval de guerre à Pau et à Saumur, qu'on rencontre réunis et achetables de beaux échantillons de cette race pleine de qualité.

Productions comparées du Sud-Ouest en 1910 [1].

DÉPOT d'étalons	PUR SANG anglais	PUR SANG arabe	PUR SANG anglo-arabe	DEMI-SANG anglo-arabe	TOTAL selle	DEMI-SANG divers normands, norfolks, culturaux
Pau. . . .	88	27	331	4.505	4.951	55
Tarbes. . .	331	32	316	2.968	3.657	450
Villeneuve. .	22	9	61	914	1.006	631
Aurillac. .	1	»	7	51	59	1.173
Perpignan. .	21	2	22	670	715	568
Pompadour.	28	7	72	875	972	920
Rodez. . .	19	3	8	73	103	787
Libourne. .	23	»	10	409	442	1.657
Ajaccio. . .	2			421	423	212
	535	80	847	10 886	12.328	6.453

(1) Tableau composé d'après les chiffres fournis par *la Situation de l'Elevage* (Vte Martin du Nord).

CHAPITRE VI

LE DEMI-SANG ANGLO-NORMAND.

Aire géographique. — Court historique. — Le *trotteur* ; statistiques, vitesses, records, achats d'étalons — Le trotteur étalon de selle. — Le modèle du trotteur. — Qualités du trotteur. — Ses défauts. — Son inaptitude comme étalon de selle. — Ses aptitudes supérieures à l'attelage. — Son rôle bienfaisant dans l'élevage.

Sous la dénomination de trotteur, on comprend généralement à la fois le trotteur qualifié et son dérivé le demi-sang normand qu'on trouve en Normandie, en Vendée, en Charentes, en Anjou, en Charollais, et même çà et là dans le nord et l'est de la France, voire même dans le Sud-Ouest. Dans cette dernière région, en effet, on a pu recenser, en 1911, plus de 3.700 juments saillies par le demi-sang anglo-normand et plus de 800 par le trotteur normand [1].

1. Voir, à la fin du chapitre VII, le tableau statistique des naissances de sang anglo-normand. Nous renvoyons le lecteur désireux de connaître en détail l'élevage normand aux excellents ouvrages *le Demi-Sang en France*, par M. Gallier ; *le Haras et la circonscription du dépôt d'étalons de Saint-Lô*, par M. de Chouin, officier de Haras, où on trouvera les renseignements les plus complets sur cette production.

L'*élevage normand* proprement dit s'étend naturellement sur les départements de la Manche, de l'Orne et du Calvados, constituant l'ancienne Normandie.

La *Manche* (Cotentin, Avranches, Bocage), est surtout un pays producteur avec ses 20.000 poulinières, presque toutes de demi-sang, très aptes à produire le bon cheval de Remonte.

L'*Orne,* où l'élevage de demi-sang se fait principalement dans le Merlerault avec 2.630 poulinières. On y réussit surtout du trotteur de haute origine et de grande qualité.

Le *Calvados* (haut et bas pays d'Auge, plaine de Caen, Bessin) est surtout un pays éleveur, principalement dans la plantureuse plaine de Caen. Ainsi, sur une population chevaline de 60.000 à 65.000 têtes, on n'y compte que 5.000 poulinières, plus 400 à 500 consacrées au trait. C'est dans le Calvados que les poulains de la Manche viennent acquérir du volume.

Quant à la *Seine-Inférieure,* fort peuplée en chevaux (70 à 75.000 chevaux de tous genres), un millier seulement de ses 6.000 poulinières sont affectées à la production du demi-sang,

généralement moins réussi que dans les départements précités.

Pour bien comprendre ce qu'est le moderne cheval normand, on doit remonter un peu le cours des âges et l'étudier à travers l'histoire.

Dans la plantureuse Normandie, le cheval a existé de tous temps [1]. Au Pin subsistent les vestiges d'un hippodrome gaulois. Les ducs de Normandie, les abbayes s'employèrent à améliorer et à conserver la race qui, déjà, possédait un certain volume et des aptitudes cavalières. Les croisades multiplièrent les mélanges avec l'oriental ou l'africain. Puis l'andalou, comme partout, joua son rôle, avec éclat, surtout pendant la Renaissance. Colbert, en 1603, importa des barbes. Les routes cependant s'améliorant, les carrosses se multiplièrent ; pour faire des carrossiers, l'étalon danois s'imposa et finit, à la fin du XVIIIe siècle, à évincer complètement le barbe léger qui était resté pour assurer le service de la selle. Cependant, dès le commence-

1. Voir *le Cheval de selle en France*, du même auteur, chez Plon, Nourrit et Cie, éditeurs.

ment du XVIIe siècle déjà, on comptait quelques anglais.

En 1791, sur 68 étalons, le Pin possédait 35 très beaux étalons anglais, importés par le prince de Lambesc. Ils furent les pères de la race normande moderne. Sous Napoléon Ier, on introduisit en Normandie des orientaux et de bons anglais de pur sang, parmi lesquels *Young Rattler* et *Eastheam*.

Jusqu'en 1840, les Haras continuèrent le croisement anglais. Comme dans le Midi, il y eut excès, amincissement, élongation du modèle. Alors les Haras eurent l'excellente idée de se servir, comme améliorateur, du demi-sang anglais (issu du trotteur Norfolk et du pur sang), animal substantiel, vite au trot, et à hautes actions. La famille trotteuse normande était fondée. Elle se reproduit aujourd'hui sur elle-même, avec quelques rares retours au pur sang par les mères.

Le *trotteur*, qui depuis reçut d'assez abondantes infusions de sang pur, devint l'étalon améliorateur général qui, tout en donnant à la



Fuchsia, célèbre étalon trotteur anglo-normand.



Rouges-Terres, trotteur, par *Fuchsia* et *Perce-Neige*.



Narcisse, étalon trotteur, par *Phaéton* et *Bécassine*.

race indigène normande des allures vites et brillantes, la sauva de l'abâtardissement.

De 1860 à nos jours, la famille trotteuse se perfectionna au moyen de la sélection par les courses au trot, la plupart montées, ce qui assure, jusqu'à un certain point, la force et le développement squelettique et musculaire des étalons, sans leur donner pour cela, sauf en de rares cas, des aptitudes à la selle.

La sélection par les courses ne laissa subsister que trois familles trotteuses : celle qui descend de *Matchem*, pur sang, et qui s'enorgueillit de *Conquérant* et de *Fuchsia*, le plus prépotent étalon trotteur moderne ; celle qui descend d'*Eclipse*, pur sang, et qui par *the Heir of Linne*, pur sang, eut *Phaéton*, gloire déjà ancienne de l'élevage normand ; et enfin la descendance de *Phœnoménon* (*Tigris* et *Niger*).

Actuellement, les courses au trot sont très prospères. Leur budget, géré par la *Société du demi-sang*, s'élève à 2.592.494 francs pour toute la France, et dont 535.700 francs réservés à la seule Normandie. Il se court annuellement plus de 2.000 épreuves.

Les moyennes des vitesses françaises sont très satisfaisantes. En 1911, 138 trotteurs de 3 ans ont couru en moins de 1′ 40″, en moyenne 1′ 36″. Un seul cheval français, par contre, tient le record de 1′ 21″. Le record de la distance a été établi en 1888 par *Capucine*, 6.000 mètres sur le pied de 1′ 38″. Actuellement bon nombre de trotteurs font leurs 4.000 mètres en 6′ 12″. Le record sur cette distance a été établi en 1910, en 5′ 57″, soit 1′ 29″ le kilomètre. Ces quelques exemples montrent de quelle qualité doivent être dotés les trotteurs pour établir de telles moyennes.

D'après le chiffre des saillies on peut fixer à 6.420 environ celui des naissances d'issus directs du trotteur, dont 2.700 en Normandie (1911). Mais tous ces produits ne sont pas trotteurs, car pour mériter la qualification de trotteur et faire partie de l'élite de l'élevage de demi-sang, le poulain doit non seulement avoir au moins un ascendant trotteur, mais encore fournir certaines vitesses minima en épreuve publique (1′ 46″ le kilomètre, à 3 ans).

L'Administration des Haras entretient en ses écuries 342 étalons de demi-sang qualifiés trotteurs contre 1.242 demi-sang carrossiers non qualifiés trotteurs (1910).

L'Etat achète tous les ans un nombre à peu près constant de trotteurs. En 1910, il en a acquis 30 sur 82 présentés pour la somme de 325.000 francs, dont un à 17.000 francs, 10 à 10.000 et 14.000, un autre à 30.000 francs, *Hoche*, à M. Olry Rœderer, plus le gagnant du prix du Ministère, *Icare*, au même, à 20.000 fr.

Ce sont là de bons prix, et il y a lieu de s'étonner que la Cavalerie soit fondée à se plaindre de l'imperfection de ses Remontes de demi-sang. Il faut toujours, en effet, lorsqu'on étudie notre élevage de demi-sang, en arriver à étudier et à juger le rôle du *trotteur* comme géniteur de *galopeurs*, procédé en usage dans notre seul pays. Il est advenu, en effet, que la *Société d'encouragement à l'élevage du demi-sang* oubliant l'article de son programme concernant les courses au galop, n'encouragea que les courses au trot, c'est-à-dire le seul élevage du trotteur. Les plus riches éleveurs normands se livrèrent à cette industrie, naguère encore rémunératrice, et leur influence

fut rapidement assez grande pour obliger les Haras à n'acquérir comme reproducteurs de demi-sang que des étalons à record de trot, quel que fût leur modèle et leur degré de sang, et à les employer officiellement dans toutes les régions d'élevage du cheval de remonte. C'est ainsi, fait remarquer le lieutenant-colonel de Montjou, « qu'à part les races de trait et celles du Midi, on ne trouve plus en France que ce que l'appellation officielle dénomme le *demi-sang carrossier* ».

Cet état de chose, on doit y insister, a été néfaste en ce qui concerne nos Remontes militaires. Nous ne répéterons pas ici les protestations de la Cavalerie. On a fini d'ailleurs par les écouter, bien que tardivement.

Nous renvoyons le lecteur à la brochure récente de M. le général Dubois, aux rapports officiels de MM. les directeurs des Haras au Ministre, ainsi qu'aux avis unanimes de tous ceux qui, civils ou militaires, ont été obligés de se servir de l'issu du trotteur tant pour eux-mêmes que pour la troupe. Citons, pour justifier la sévérité de ces appréciations, les statistiques suivantes : sur les 22 chevaux, non de pur

sang, classés en tête dans le *Championnat du cheval d'armes* annuel depuis sa fondation, 13 étaient issus du père pur sang, 9 du père demi-sang, aucun du trotteur en moins de 1′ 40″. Sur les 586 chevaux de selle classés depuis 1910 parmi les meilleurs comme modèle et allure par la Société hippique française, 369 sont issus du père pur sang, 160 du père demi-sang, 57 seulement du trotteur en moins de 1′ 40″.

Aujourd'hui, le trotteur *étalon de selle* ne trouve guère de défenseurs que parmi les industriels qui le fabriquent ou parmi ceux qui, professionnellement ou politiquement, ont assumé la tâche de retarder le moment où les Haras lui enlèveront, d'accord avec les remontes, le monopole de la production du cheval de tête et de troupe.

La sélection par la vitesse a doté les trotteurs de classe d'un modèle spécial qui les rend inharmonique et déséquilibrés pour le service de la selle. Ceux d'entre eux qui galopent bien — on en compte très peu — sont incommodes, inconfortables et, *d'une façon générale,* peu sûrs à l'extérieur. De plus, la race trotteuse s'est peu à peu affinée et ses représentants sont dotés d'un

modèle léger, défaut beaucoup plus grave pour les demi-sang que pour les pur sang.

Pour ces raisons, reconnues enfin péremptoires, l'armée a fait adopter le principe que les achats d'étalons de demi-sang destinés à la selle auraient lieu d'après le modèle et la qualité, et non plus seulement d'après le record de la vitesse au trot. De plus, une catégorie spéciale et *nouvelle* est admise aux Haras nationaux, celle des demi-sang étalons de selle pour gros poids. Il se peut que si on sélectionne sérieusement et avec esprit de suite des étalons de demi-sang sur leurs aptitudes à la selle, on arrive à réunir un groupe suffisant de reproducteurs donnant toute satisfaction.

Néanmoins, même actuellement, on rencontre dans les concours de très bons fils de demi-sang anglo-normands, pour forts poids, amples, distingués, solides, sans aptitudes trotteuses extraordinaires, mais doués d'un beau branle de galop. Ceux-là sont presque toujours fils ou petits-fils de pur sang par le père. Leur nombre est restreint parce que les étalons de cette formule, appelés à un avenir certain, sont encore rares aux Haras. Nous parlerons plus

loin de demi-sang issus directement d'un père ou d'une mère pur sang.

Si, comme cheval de selle, le trotteur peut facilement être critiqué par ceux surtout qui sont dans l'obligation de le monter, du moins, comme père de cheval d'attelage et comme cheval d'attelage de luxe ou de service, il est un bel et utile animal, brillant, régulier, très vite, excellent serviteur dont l'attitude, le modèle, les allures, donnent l'impression de la force et de la noblesse. Ce modèle, bien que souvent trop allégé par la sélection sur la vitesse, et cette qualité permettent de le déclarer nettement supérieur aux autres animaux d'attelage produits à l'étranger.

On doit être, d'autre part, reconnaissant à la race trotteuse sélectionnée par les courses d'avoir infusé dans le troupeau anglo-normand une certaine quantité de sang pur (que le trotteur demandait lui-même au pur sang), d'avoir augmenté la qualité propre et la densité du tissu de nos chevaux de service, ensemble que ne pouvait toucher directement, sans danger, l'amélioration directe par le pur sang.

Ce sont ces questions ancestrales qui per-

mettent de rencontrer parfois des Normands de pères et de mères demi-sang confirmés, présentant, cependant, les aptitudes du cheval de selle comme modèle, allures et de très remarquables dispositions au saut. De tels exemples sont assez rares pour ne pouvoir améliorer la mauvaise note que mérite, au point de vue de selle, la *moyenne* de cette production.

Un bon nombre de poulinières trotteuses s'imposent à l'admiration. Beaucoup, très près du sang, sont bien souvent d'un admirable modèle. On peut douter pouvoir trouver en Europe un stock de juments de demi-sang aussi impressionnant que celui présenté au Concours central annuel des reproducteurs à Paris. Il est donc regrettable que l'automobilisme vienne menacer, surtout en ses dérivés, une production qui faisait la gloire et la richesse de la Normandie. Cependant, il n'est pas probable que, d'ici de longues années, le trotteur disparaisse. Les choses mises au pire, il restera toujours un animal de course trouvant en lui-même sa raison d'être et ses moyens de subsister.

CHAPITRE VII

LE DEMI-SANG EN NORMANDIE [1].

Le carrossier. — Le bourdon. — Le cultural. — Le moyen, le grand carrossier. — Le carrossier français à l'étranger. — Les encouragements à l'élevage. — Population chevaline. — Les Haras du Pin et de Saint-Lô ; leurs effectifs. — Les naissances annuelles. — Les achats d'étalons. — Les achats des Remontes. — Principaux éleveurs. — Ecoles de dressage. — Concours de selle, foires, etc...

Les étalons qui n'ont pas satisfait aux épreuves de vitesse donnant la qualification trotteuse ne peuvent prétendre qu'au titre « d'étalons de demi-sang carrossier ». Il y en a de plusieurs sortes : les uns sont près du sang et se rapprochent comme modèle, qualités, aptitudes générales, du trotteur ; les autres s'en éloignent plus ou moins ; on en surnomme les plus communs *bourdons*. Il y en a d'autres encore plus communs, encore plus épais, encore plus lourds qu'on reproche aux Haras de vouloir encourager comme plus *culturaux*, afin

1. Voir *le Cheval de selle en France*, du même auteur, et *le Demi-Sang anglo-normand*, de M. Gallier.

d'enrayer l'engouement pour le gros trait utilisable seulement au pas, et créer ainsi, dans la culture même, une réserve de mobilisation. L'intention était fort bonne, mais il semble qu'une campagne de presse ait été menée avec quelque succès contre cet essai.

Il y a de petits et de grands carrossiers. Les petits, ou plutôt les moyens, vu leur taille de 1 m. 58 à 1 m. 60, sont les meilleurs ; ils remontent nos dragons ; les grands carrossiers offrent naturellement plus de prise à la critique à mesure qu'ils s'éloignent du sang et prennent de la taille. Certains ont de la figure, surtout sous le harnais, avec du geste et un modèle important. Ce sont de bons chevaux de voiture, et très exceptionnellement des chevaux de selle, vu leur manque d'allure au galop et d'influx nerveux. Nos cuirassiers étaient remontés jusqu'à présent en chevaux de cette dernière catégorie.

La plaine de Caen en est le grand centre d'élevage, nous l'avons dit plus haut, et le marché de la production normande.

Les étrangers y viennent acheter, souvent très cher, des étalons et des chevaux de service. Ce débouché est cependant relativement restreint. Les Anglais eux-mêmes, s'ils n'admettent pas nos demi-sang issus du trotteur comme *hunters*, ont adopté nos carrossiers pour leurs voitures de luxe londoniennes, lesquelles, on le sait, sont aux mains des loueurs. Déjà le grand carrossier, dit de gala, a complètement disparu, faute d'emplois, tandis que l'élevage évolue vers la création d'un solide routier apte aux besoins modernes, et voici que l'automobilisme tend à supplanter partout le cheval de harnais ; cette branche de l'industrie normande est appelée à disparaître, ou du moins à diminuer rapidement dans des proportions assez considérables, même si elle évoluait, comme c'est probable, vers la fabrication du cheval de selle moderne. Les très importants subsides que touche l'élevage normand ne font que prolonger artificiellement la vie du carrossier proprement dit. Ces subsides annuels, de toute nature, s'élèvent pour le Calvados, l'Orne, la Manche, l'Eure, la Seine-Inférieure, à près de 7 millions, pour 21.000 naissances environ (1911).

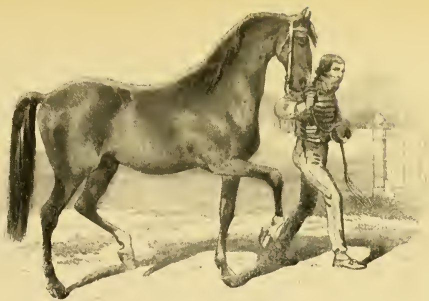
La population chevaline totale demi-sang et trait (service et élevage) des départements normands est la suivante (1909) :

Calvados. . . .	66.210,	dont 23.060	au-dessous de 3 ans.
Eure.	47.830	— 12.372	—
Orne.	61.110	— 22.680	—
Manche.	94.500	— 29.500	—
Seine-Inférieure. .	73.030	— 20.540	—

1.242 demi-sang normands font la monte aux Haras nationaux. Ils représentent 35,95 % de l'effectif total, tandis que les trotteurs n'en sont que le 9.89 %.

Les dépôts qui desservent la Normandie, le Pin et Saint-Lô entretiennent 733 étalons dont 57 de pur sang anglais ; 392 de demi-sang non qualifiés trotteurs ; 167 trotteurs, 12 Norfolk anglais, 91 percherons, 14 boulonnais (ces trois derniers genres d'étalons au Pin seulement).

En 1911, le nombre des naissances de demi-sang a été, en Normandie, de 15.166 (sans compter 3.346 trotteurs et 1.124 culturaux), contre plus de 22.000 naissances en 1904. Il y a là un déchet à signaler, symptomatique de l'importance de la crise.



Etalon normand d'avant 1830.



Pretender, demi-sang anglais, par *Holmes*, pur sang, importé en 1827.



Demi-sang anglo-normand, carrossier.



Demi-sang anglo-normand (type dragon).

Les Haras achètent tous les ans un certain nombre d'étalons de demi-sang en Normandie. En 1910, ils en ont acquis 83 pour la somme de 496.000 francs, soit une moyenne de 5.940 francs. L'Administration complète ses effectifs de demi-sang aux achats de Rochefort.

Les Remontes assurent à l'élevage de demi-sang anglo-normand un débouché par 3.500 à 4.000 têtes. Si le prix moyen du troupier de 3 ans ressortit à 1.050 francs, auxquels on doit, en 1913, ajouter les 250 francs d'augmentation au prix budgétaire de chaque cheval, son prix de revient s'élève à 850 francs environ (d'après M. Gallier, dans *le Cheval de demi-sang*) ; mais il est probable que cette estimation est un peu basse, d'autant plus que les *ratés*, les non-valeurs, n'y sont pas comptés. Bien entendu, le prix de revient du cheval de tête, du cheval de qualité, s'élève fort au-dessus de ces moyennes. La plupart des chevaux de tête, toutefois, récoltent des primes de majoration, des allocations dans les concours avant d'être achetés à des prix spéciaux par les Remontes militaires.

Quoi qu'il en soit, comme nous l'avons dit plus haut, si l'Etat veut maintenir dans les pays de production un stock suffisant pour assurer ses effectifs de temps de paix et de guerre, il devra, sinon augmenter considérablement ses encouragements, du moins les répartir d'une façon plus favorable au but qu'il poursuit.

Le tableau synoptique ci-contre renseignera le lecteur mieux que plusieurs pages de texte, sur la production anglo-normande dans toutes les régions où fonctionnent ses étalons.

DÉPOTS d'étalons	PUR SANG anglais	PUR SANG arabe et anglo-arabe	DEMI-SANG anglo-normand	DEMI-SANG trotteur	DEMI-SANG norfolk	DEMI-SANG cultural	DEMI-SANG du midi	TOTAL	TRAIT
I. — Production de la Normandie (naissances) en 1911.									
Saint-Lô. . . .	86	2	12.626	1.952	»	740	»	15.606	»
Le Pin.	1.012	»	2 540	1.394	»	384	»	5.330	7.969
Totaux.	1.098	2	15.166	3 346	»	1.124		20 936	7.966
II. — Production anglo-normande (naissances) nord, est, ouest, centre 1911.									
Compiègne. . . .	185	4	870	340	115	536	»		13.149
Montierender. . .	21	1	495	25	»	596	»		10.056
Rosières. . . .	»	»	693	67	»	1 198	»		4 267
Besançon . . .	»	»	702	20	»	1.199	»		4.103
Blois.	41	»	603	290	248	566	40		2.081
Cluny.	71	1	2.724	574	11	737			475
Annecy.	1	1	1 632	103	132	718			1.078
Saintes.	13	7	1.454	263	115	602	24		145
La Roche-sur-Yon.	9	1	2.708	685	»	870	»		475
Angers.	52	»	1.272	127	297	1.597			7.414
Hennebont. . . .	7	1	316	434	1.800	7.229			3.735
Lamballe. . . .	13	»	1.019	908	5.036	1.810			11.145
Totaux.			14.488	2.836					

III. — Production anglo-normande (naissances) dans le Sud-Ouest 1911.

Libourne. . . .	»	»	1.417	144	»	88			
Pau.	»	»	20	»	»	15			
Tarbes.	»	»	180	»	21	122			
Villeneuve. . . .	»	»	343	95	»	»			
Rodez.	»	»	235	34	»	422			
Pompadour . . .	»	»	666	100	»	»			
Perpignan. . . .	»	»	396	58	72	1			
Ajaccio.	»	»	176	»	36				
Aurillac.			237	46	103	676			
Totaux.			3.670	477					

Totaux généraux

Total de la Normandie. . . .			15.166	3.346					
Total des autres régions. . .			14.488	2.836					
Total du Sud-Ouest			3.670	477					
Total général. . .			33.324	6.659					

P.-S. — Ce tableau a été composé avec les chiffres fournis par M. le Vte Martin du Nord dans *Situation de l Elevage*, et calculés à 60 0 0 du nombre des saillies.

CHAPITRE VIII

LES DEMI-SANG DU CENTRE.

(Saône-et-Loire, le Charolais, l'Allier, la Nièvre, l'Ain, le Berry.)

Les demi-sang du centre. — Type particulier. — Qualités et défauts du modèle. — Les étalons de Cluny (pur sang) trotteurs, demi-sang, carrossiers, demi-sang issus du pur sang). — Régions diverses. — La Saône-et-Loire ou *Charolais*. — Population chevaline. — Achats des Remontes. — Centres favorables d'élevage. — Les issus de pur sang. — Les courses au trot. Divers concours. — L'*Allier*, statistiques. — Achats des Remontes. — Etalons. — Centres d'élevage. — Les poulinières. — La *Nièvre*, mêmes rubriques. — L'*Ain*, mêmes rubriques. — Quelques renseignements sur les marchands de la région, les écoles de dressage, les foires, les divers concours. — Le *Berry* (Cher et Indre), mêmes rubriques. — La *Loire* (*idem*).

Bien que les demi-sang du Centre ne possèdent pas de stud-book spécial, il semble que les Haras, suivant en cela les indications de la nature, aient tendance à les séparer des anglo-normands proprement dits, puisqu'au Concours central des reproducteurs, ils les ont classés à part.

Le type de ces demi-sang anglo-normands

qu'on trouve aujourd'hui en Saône-et-Loire (Charolais), où la remonte fait jusqu'à 535 achats en moyenne, de moins en moins dans le Nivernais (65 achats de la Remonte), car on n'y fait plus guère que du gros trait noir, ce type, disons-nous, est assez singulier pour qu'un amateur le reconnaisse à première inspection. Il est la résultante assurément du sol calcaire, de l'habitat, mais aussi du choix particulier depuis une trentaine d'années [1] d'un certain nombre de poulinières fortes, membrées et bien découpées, et aussi de la bonne volonté de beaucoup d'éleveurs à se conformer aux préférences de la Remonte.

Les plus récents concours de selle, de majoration et ceux de la Société du Cheval de guerre ont mis en évidence une production tout à fait satisfaisante au point de vue selle, production qui, en qualité et en modèle, s'efforce de surpasser celle de Normandie et y arrive souvent lorsque la comparaison s'établit entre les chevaux de tête, en tenant compte du % de la production totale.

1. Voir *le Cheval de selle en France*, du même auteur.

Le cheval charolais est évidemment dans son origine et son ensemble un anglo-normand. Mais il s'en différencie en ce qu'il est de bonne heure mieux silhouetté, plus découpé que le Normand, plus hanchu, plus osseux, plus ogival aussi. Le Charolais a, dès quatre ans, le squelette apparent du normand de six.

Si ses jarrets n'étaient pas particulièrement « crochus » et éloignés, si la hauteur de ses jambes (hauteur sous-sternale) n'était pas souvent trop grande, défauts qui disparaissent peu à peu, le demi-sang de Saône-et-Loire mériterait absolument la vogue dont il jouit auprès de beaucoup d'amateurs.

La crise de l'élevage du cheval de guerre est moins sensible sur le territoire du dépôt de remontes de Mâcon que partout ailleurs. A proprement parler, elle n'existe pas. Ainsi, en ce qui concerne la Saône-et-Loire, le nombre des juments saillies par les demi-sang et les pur sang était en 1905 de 3.147 ; il est descendu au plus bas, en 1908, à 2.649 saillies, pour remonter en 1912 au chiffre de 1905, ou peu s'en faut.



El au, demi-sang charolais, par *Unicus*, trotteur, primé par la Société hippique française.



Dandolo, demi-sang, charolais, par *Raffiné*, demi-sang (par *Saint-Pair du-Mont*, pur sang).



Favori, demi sang charolais, par *Biberon*, pur sang (Champion de la Société du Cheval de Guerre).



Demi-Lune, 1/2sang, charollais, par *Hors-d'œuvre*, pur sang, primée par la Société du Cheval de Guerre.

Mêmes observations pour l'Ain avec 2.567 saillies, pour l'Allier avec 1.703 et pour la Nièvre avec 1.053.

Cet état exceptionnel a pour cause, en ce qui concerne la Saône-et-Loire, — et aussi bien les autres départements cités ci-dessus, — le régime de l'élevage et l'importance des achats de la Remonte. En effet, en Saône-et-Loire, où la densité chevaline est faible, les poulinières destinées à produire le cheval d'armes sont, pour la période de 1905 à 1911, au nombre de 3.100 à 2.700, ce qui n'indique pas un état pléthorique ; les éleveurs se recrutent surtout parmi les petits cultivateurs.

Ainsi, la majorité des éleveurs ne vend qu'un cheval ou deux à la Remonte ; rares sont ceux qui en vendent plus de 5 ou 6.

De plus, l'élevage du cheval n'est pas la seule industrie du cultivateur, et on dit couramment en Charolais que « là où il y a dix bœufs, s'entretiennent gratuitement une poulinière et son produit ». Tous comptes faits, donc, l'élevage chevalin en Charolais n'est pas, comparativement avec d'autres régions, onéreux. Le cultivateur conserve volontiers sa poulinière, d'au-

tant plus que les Remontes achètent certainement 1/3 des animaux présentés, soit deux fois plus qu'en Normandie [1].

L'Allier et la Nièvre sont moins privilégiés (la Remonte y achète 1 cheval sur 6, 5)et l'Ain encore moins (1 cheval su 8).

Il ne faudrait pas croire cependant que le Charolais échappât complètement aux reproches qu'on a formulés d'une façon générale contre la production de demi-sang, comme partout. Les chevaux très réussis y sont peu nombreux, et la moyenne de la production mérite de nombreuses critiques. Elle a donc aussi de très grands progrès à effectuer. Comme partout, le beau cheval de tête est rare, avec de la charpente, de l'étendue, de la lame, du bouquet et des membres. Les concours de majoration sont malheureusement probants sur ce point. Cependant le stock des poulinières primées, livrables à l'étalon de pur sang, s'améliore sensiblement.

Quant au cheval ordinaire, au troupier, la

1. En 1905, 3.100 poulinières en Saône-et-Loire, soit 1.860 naissances ; sur ces produits, 250 déchets ; 1.600 poulains présentés aux Remontes ; achetés 530, soit le 1/3 des présentés.

Remonte trouve assez facilement 250 dragons avec quelques têtes (issus de pur sang de tout premier choix).

*
* *

Composition du dépôt d'étalons de Cluny.

	NATIONAUX	APPROUVÉS
Pur sang.	20	12
Trotteurs.	20	»
Demi-sang normands. .	81	18
Postiers.	2	
Traits.	5	45

*
* *

Si, d'une part, les poulinières sont encore insuffisantes, de l'autre, bon nombre d'étalons du dépôt de Cluny présentent un manque d'adaptation assez sensible aux besoins de la région.

Les étalons de pur sang ont généralement très bien réussi, et la Remonte de Mâcon a pu acheter en 1911, dans sa circonscription, 207 issus de pur sang. Les étalons de demi-sang, issus eux-mêmes du pur sang, donnent aussi des

résultats satisfaisants. Les autres étalons, trotteurs ou demi-sang, ne lèguent pas, le plus souvent, le modèle selle à leurs produits.

On souhaiterait voir dans les stations de monte des étalons de demi-sang près de terre, compacts, rablés, bien « tendus », bien ouverts, bien membrés. Ils y feraient souche d'excellents artilleurs que ne donnent pas les étalons de demi-sang actuels, à quelques exceptions près.

L'élevage du Centre se répartit en trois régions : la Saône-et-Loire, l'Allier et la Nièvre. On peut y ajouter une partie de l'Ain.

En Saône-et-Loire (Charolais), la population chevaline en 1909 atteignait 32.780 têtes, dont 6.920 au-dessous de trois ans.

En 1910, 2.743 juments ont été saillies, dont 531 par le pur sang, 2.142 par le demi-sang et 116 par le trait. Les statistiques comparées dénoncent d'ailleurs une augmentation légère dans le nombre des saillies.

Les achats que les Remontes effectuent peu-

vent y atteindre le chiffre de 600 têtes, dont près de 200 attelages d'artillerie, puis surtout des dragons, peu de légère (40 à 45), et 80 cuirassiers environ.

Le demi-sang s'élève dans les arrondissements de Charolles et d'Autun et dans les parties ouest de ceux de Chalon-sur-Saône et de Mâcon. Les herbages y sont excellents et les chevaux constamment en liberté y acquièrent beaucoup de rusticité.

Ce que le Charolais réussit le mieux, c'est l'issu du pur sang. Le croisement y donne des chevaux bien épaulés, bien corsagés, trempés dans leurs membres, denses dans leurs tissus, brillants, faciles et « cavaliers » dans leurs allures. En 1911, le comité de Remontes de Mâcon en a acheté 207, et la proportion de ceux qui ont été refusés est infime ; il y a donc très peu de ratés au contraire de ce que prédisaient les ennemis du père pur sang.

Les poulains aptes à faire une carrière de concours se vendent très cher, 700 et même 1.000 francs, à cause de la rareté du type tout à fait complet. C'est parmi ces sujets-là que se recrutent les lauréats du concours de Paris et

les champions du *Cheval de guerre*, à Saumur.

Il y a lieu de remarquer que les courses au trot (21 hippodromes avec plus de 100.000 francs de subventions sur le territoire du dépôt de Cluny) assurent l'existence d'un certain nombre de poulinières de qualité. Plusieurs bons éleveurs, en effet, se livrent, dans le centre, à l'élevage du trotteur.

Dans la partie nord de Saône-et-Loire (Joucy, la Guiche, Mont Saint-Vincent, Blanzy), plus accidentée, l'herbe est plus sèche, plus substantielle. Aussi les chevaux y ont-ils plus de qualité. Etant, de plus, avancés dans le sang, ils méritent tout à fait le qualificatif de selle.

Dans la partie sud, où l'élevage est très intense (Cluny, Paray-le-Monial, Charolles), les pâturages riches en calcaires et phosphates développent à point le squelette des poulains. On y élève beaucoup en vue du trotting, et c'est là qu'on peut rencontrer des carrossiers vites et brillants, ainsi d'ailleurs que de forts chevaux de selle s'ils se rapprochent du sang. *Gilbert*, *Biluron*, *Vitellius*, pur sang, y sont actuellement les meilleurs étalons; *Unst*, demi-sang par *Cherbourg*; *Raffiné*, demi-sang par *Saint-Pair*

du Mont, pur sang ; *Torticolis*, demi-sang par *Saint-Pair du Mont*, pur sang, produisent aussi parfaitement bien.

La Société hippique de Saône-et-Loire a su influencer l'élevage de ce département d'une façon très louable, et lui procure environ 18.000 francs de subvention. L'influence de la Société du Cheval de guerre et des Remontes militaires influent fort heureusement dans le sens selle.

Concours de selle et de majoration : à Charolles, à la Pentecôte et en octobre ; à Cluny, 20 septembre ; Paray-le-Monial, octobre. Concours du Cheval de guerre en octobre, à Charolles.

L'*Allier* a une population chevaline de 21.350 têtes, dont 3.630 au-dessous de 3 ans.

En 1910, sur 1.283 poulinières, 1.004 furent saillies par les demi-sang, 279 par les pur sang et 7 seulement par le trait. Le nombre des saillies est en augmentation légère, bien que l'Allier ait été très éprouvé par la crise depuis 1905. Les Remontes y ont acheté 174 chevaux,

dont 133 de selle, parmi lesquels une très forte proportion de chevaux de tête. Ceci s'explique par ce que dans le Bourbonnais les amateurs de chevaux et veneurs sont nombreux et ont placé dans l'élevage de bonnes poulinières qu'ils donnent volontiers à l'étalon de pur sang.

8 pur sang font la monte dans ce département, ainsi que 27 demi-sang et 29 traits (y compris les approuvés).

L'élevage, en somme, peu nombreux malgré des prairies suffisantes, est disséminé et peu homogène. Dans le nord-est (Moulins, Dompierre-sur-Berbre), de bonnes poulinières trotteuses produisent des sujets destinés au trotting. Les autres poulinières, assez communes mais bien établies, donnent souvent, avec des étalons aptes, d'utiles poulains. Du côté de Montluçon, au contraire, dans le sud-est, les poulinières se rapprochent du modèle selle, un peu légères peut-être, mais distinguées et trempées. Le pur sang, par leur entremise, donne de très bons produits qui de bonne heure émigrent dans la Creuse et le Puy-de-Dôme.

Dans la *Nièvre*, où jadis semblait devoir prospérer un excellent demi-sang qui eut son temps de juste célébrité, et qu'on comparait au hunter irlandais, un peu avantageusement car il manquait trop de sang pour cela, dans la Nièvre s'étale aujourd'hui en vainqueur l'élevage du gros cheval de trait noir, source de richesse sans grands aléas. 14 étalons de trait nationaux et approuvés y saillissent plus de juments que tous les étalons de demi-sang.

Les cantons où on trouve encore de bons chevaux de demi-sang sont ceux de Saint-Pierre-le-Moustier, Nevers, Cercy-la-Tour. Ils y sont osseux, membrés, hanchus et possèdent de bonnes allures. Le sol calcaire et riche en phosphate leur est extrêmement favorable. Leur nombre est assez restreint, car la Remonte n'y peut acheter guère plus qu'une quarantaine de chevaux de selle, dont 6 ou 7 de tête, et le reste artilleur.

La population chevaline s'y élève à 30.890 têtes, dont 7.860 de moins de 3 ans.

En 1910, près de 1.949 juments ont été saillies dont plus de 600 par le trait.

Concours : Nevers, Cercy-la-Tour.

L'*Ain*, avec ses 20.630 chevaux dont 3.060 au-dessous de 3 ans, possède 2.087 poulinières dont 52 livrés au trait, fournit un peu plus de chevaux à la Remonte que la Nièvre.

L'élevage du demi-sang y est numériquement stationnaire. Il se fait dans l'arrondissement de Boury et dans les Dombes en de très mauvaises conditions. Aussi, beaucoup de chevaux sont-ils médiocres, petits, plats, enlevés, issus de poulinières déplorables. On en rencontre pourtant quelques-uns ayant de la distinction et des allures chez de rares bons éleveurs qui savent employer le pur sang et l'anglo-arabe, tels MM. de Monicault et Crozet.

Un certain nombre des produits de l'Ain sont importés en Saône-et-Loire et en Allier, où ils acquièrent du squelette et de la masse.

Il n'y a dans les régions dont nous venons de parler ni marchands de chevaux ni courtiers en dehors des directeurs des écoles de dressage. Celles-ci, par contre, sont nombreuses. Cela tient, sans doute, à ce que les éleveurs, pour leurs travaux agricoles, ne se servent pas de

leurs chevaux, mais seulement de leurs bœufs, et qu'ils sont, par suite, si maladroits avec les chevaux qu'ils sont obligés d'avoir recours au dresseur, même pour présenter un cheval à la Remonte : d'où certaine perte de bénéfice pour l'éleveur. Aussi, il est probable qu'un marchand intelligent ferait fortune dans le pays. Nous savons que de gros courtiers parisiens viennent annuellement y enlever les meilleurs sujets.

Ecole de dressage (*Saône-et-Loire*) : M. F. Chevalier, à Charolles (*idem*) ; à Cluny, MM. de Bellefon, Rieu, Odoux ; à Ciry, Le Noble Delorme ; à Toulon, MM. Arroux, Becque ; à Paray-le-Monial, M. Bataille.

Allier : à Moulins, M. Colin ; à Bellerive, près Vichy, MM. de Clerval et Parade ; à Saint-Pourçain, M. Séramy.

Nièvre : à Cercy-la-Tour, M. Baccaud ; à Sainte-Parize-le-Châtel, M. Duret.

Ain : à Villars-les-Dombes, M. Frémont.

Foires : pas de foires importantes de chevaux de demi-sang; sauf celle de Montmerle, dans l'Ain, qui se tient dans les premiers jours de septembre. Jadis bien fréquentée, elle n'est plus qu'une foire de laitons (poulains de 5 à 6 mois), dont il ne se vend guère que 150 à 200 par an et pour 300 francs en moyenne, tandis qu'en Saône-et-Loire, à certains concours de poulinières, sous de très bonnes mères, il est vrai, nombre de laitons issus de père pur sang atteignent jusqu'à 700 et 800 francs.

Concours de selle : 1° A Lyon, fin avril, concours de poulains et pouliches de 3 ans, 10.000 francs de prix, dont 2.000 pour issus d'un étalon de pur sang. On y trouve les futurs lauréats de Vichy, Saumur, etc.

2° Dans l'Ain, alternativement à Villars, Chalamont, Boury, Thoissey, fin août, pour chevaux de 3 à 7 ans. Concours peu importants.

3° Concours de Vichy, juillet (Société hippique française), très important, le plus intéressant après celui de Paris ; concours du Cheval de guerre à Charolles (très bon lot d'animaux



Mignon, demi-sang charolais, par *Gilbert*, pur sang, primé par la Société du Cheval de Guerre

Frédégonde, demi-sang charollais, par *Gilbert*, pur sang, primée aux poids lourds par la Société du Cheval de Guerre

de 3 à 6 ans) ; petits concours de sociétés particulières à Charolles en mai, Cluny en septembre, Nevers fin juillet, Mont-Marault (Allier) fin septembre.

L'élevage dans le Berry. On doit aussi ranger parmi les demi-sang du centre ceux du *Berry*, c'est-à-dire du *Cher* et de l'*Indre* ; avec ceux de la Loire, dont nous parlerons plus loin, ils ne forment assurément pas un ensemble très brillant. On ne doit pas cependant les passer sous silence, car quelques-uns d'entre eux font bonne figure aux concours et aux Remontes.

Avant la Révolution, le cheval berrichon était un bidet commun, mais très bon serviteur, rustique et résistant. Il fut peu à peu transformé par l'amélioration au moyen de l'anglo-normand. Les juments actuelles sont pour la plupart osseuses, utiles mais communes.

Dans les régions du Cher et de l'Indre qui touchent au Plateau central, l'influence anglo-arabe s'est fait un peu sentir. On y importe quelques originaires du Sud-Ouest qui réussissent fort bien. Mais les juments plébéiennes n'y sont guère que des limousines communes.

Les meilleurs centres d'élevage s'étendent, dans le Cher, autour surtout de la Guerche et de Sancoins, Néronde, Lignères, le Châtelet, Saulzais, de Châteaumeillant (types anglo-arabes) et, dans l'Indre, autour de la Châtre, Argenton, Saint-Benoist-du-Sault. L'élevage de ce dernier département est moitié moins nombreux que celui du Cher.

Les statistiques ci-dessous donneront une idée de l'importance de la production berrichone. La population chevaline des deux départements s'élève à 77.020 têtes, dont 19.920 au-dessous de 3 ans. Les étalons de pur sang y ont sailli 150 juments, ceux de demi-sang 1.995 juments (dont 695 seulement pour l'Indre) et ceux de trait 2.002 juments, presque toutes dans le Cher.

La Remonte militaire ne trouve à acheter dans cette province qu'environ 100 chevaux de selle, dont 9 de tête et 88 artilleurs traits (1910).

Le département de *la Loire*, avec une population chevaline peu nombreuse (17.760) et 1.349 saillies en 1910, livre chaque année aux Remontes environ 150 à 170 chevaux, dont une

centaine type dragon et l'autre artilleurs attelage.

Les chevaux de la Loire, issus des étalons de Cluny, se rapprochent assez des Saône-et-Loire. Ceux du Forez sont plus légers, mais bien trempés.

Le pur sang saillit environ 190 poulinières et les demi-sang et les trotteurs le reste. Un centre excellent se trouve à Feurs (hippodrome de trot, élevage de M. Ory). On trouve quelques types cuirassiers dans la région de Montbrison, produits nés et élevés dans le pays. Des chevaux d'attelage genre artilleur, venant des Dombes, sont élevés du côté de Roanne.

CHAPITRE IX

LES DEMI-SANG VENDÉENS ET CHARENTAIS

La Vendée hippique. — Etat satisfaisant de l'élevage. — Types anciens et modernes. — L'influence du pur sang. — La Loire-Inférieure. — Les Deux-Sèvres. — Les Charentes. — Maine-et-Loire. — Renseignements divers.

Les demi-sang vendéens et charentais sont généralement compris sous la même rubrique, spécialement par l'administration des Haras. En fait, ces animaux, bien que d'origines identiques comme étalons, devraient être classés séparément. Le sol de la Vendée, celui des Charentes, certaines tendances et habitudes d'élevage étant différentes dans chacune de ces deux régions, la même race de chevaux s'y est modifiée assez pour se différencier d'une façon notable.

La *Vendée* hippique [1] comprend les départements de la Vendée, de la Loire-Inférieure et des Deux-Sèvres. On pourrait y joindre le Maine-

1. Dépôt de Remontes de Fontenay ; dépôt d'étalons de de la Roche-sur-Yon.



Gouvernante, vendéenne, par *Gentilly*, trotteur, primée du Concours central des reproducteurs



Hochette, 1 m. 64, par *Chambert*, demi-sang, née en Loire-Inférieure, primée par la Société hippique française.

et-Loire, où l'élevage du demi-sang s'apparente comme type plutôt au vendéen qu'au normand, car les poulains importés y sont vendéens. Pourtant le Maine-et-Loire dépend du dépôt d'étalons d'Angers, tandis que la Vendée, la Loire-Inférieure, les Deux-Sèvres, dépendent de celui de la Roche-sur-Yon.

L'état actuel satisfaisant de l'élevage vendéen (spécialement en Vendée et Loire-Inférieure) est dû à l'amélioration relativement récente du fond indigène par l'étalon anglo-normand et par le pur sang étalon. On sait qu'il existait dans la Vendée proprement dite, deux types principaux de poulinières, le type du Marais, jadis souvent grand, fort, disgracieux, lymphatique, descendant en partie du flamand, type transformé aujourd'hui en bons dragons et cuirassiers, et le type bidet du Bocage, très plébéien, petit, mais nerveux, cheval de selle en son temps.

Le cheval vendéen actuel, qu'il soit trotteur, carrossier ou cheval de selle, grand ou petit, est d'un modèle souvent distingué, plus allongé, mais moins lourd que celui du normand, non seulement à cause de l'influence de l'habitat, mais à cause de l'avancement de nombreuses pou-

linières dans le sang. Beaucoup d'éleveurs livrent leurs poulinières au pur sang pour obtenir — souvent avec succès — le bon galopeur réclamé par les Remontes.

Cependant l'influence du pur sang n'est pas encore si grande qu'on pourrait le croire, puisque sur 6.325 saillies (Loire-Inférieure et Vendée), en 1910, 692 reviennent au pur sang, contre 6.325 au demi-sang, et cela avec une population chevaline totale de 76.020 têtes.

Les centres le plus renommés de l'élevage vendéen sont Saint-Gervais, et, pour le Marais, les environs de Luçon et le Bocage, plus au nord, où les chevaux sont plus légers.

La Vendée a fourni, en 1910, plus de 800 chevaux pour l'armée. Les Haras s'y fournissent tous les ans d'une vingtaine d'étalons.

La *Loire-Inférieure* devient une région d'excellente production.

Pays naisseurs : le Pellerin, Saint-Etienne-de-Montluc, Moutiers de Bretagne, Savenay, Guémené, Nort-sur-Erdre où se fait un excellent élevage de chevaux fashionables, Mache-

coul, Frossay, où on trouve dans ses pâturages salés, de beaux chevaux de réserve (près de 400 achats par les Remontes en 1910).

Pays éleveurs : Saint-Père-en-Retz, centre important où de bons éleveurs réussissent d'excellents poulains, chevaux de concours achetés avec soin en Vendée et en Loire-Inférieure à des prix variant entre 400 à 800 francs *au sevrage*.

Les *Deux-Sèvres* présentent comme particularité d'élever du mulet d'une façon intensive. On n'y trouve guère que 1.700 poulinières dont 916 sont saillies par le demi-sang et 38 par le pur sang. Par contre, la population mulassière y atteint presque le chiffre de 6.000, le tout sur un ensemble de 40.900 têtes de chevaux de toute sorte.

Les Remontes n'achètent guère que 80 à 95 chevaux dans ce département. On doit signaler que des éleveurs des Deux-Sèvres font à Ménigoute et à Saint-Maixent l'élevage de quelques anglo-arabes provenant du Midi, du Puy-de-Dôme, de la Creuse, de la Haute-Vienne, dans le but de les vendre comme étalons aux Haras.

L'élevage chevalin est, dans les Deux-Sèvres, en décroissance régulière, tandis que, au contraire, en Vendée et dans la Charente, l'élevage se maintient depuis quelques années après avoir, lui aussi, subi sa crise.

La population chevaline de ces trois départements monte à 107.300 têtes, dont 37.000 poulains au-dessous de 3 ans.

Le *Charentais* proprement dit [1], qui s'élève surtout dans la Charente-Inférieure (Rochefort, Saint-Aignan, Marennes, Saujon) et dans les cantons de la Charente l'avoisinant (Montmoreau, Chalais, Villebois-la-Valette), est généralement d'un modèle plus important que le vendéen, moins distingué, plus trotteur, moins cheval de selle quand il n'est pas très près du sang.

La population chevaline totale des deux Charentes s'élevait en 1909 à 77.880 têtes, avec 11.040 chevaux au-dessous de trois ans, parmi lesquels la Remonte a pu, en 1910, acheter à

1. Dépôt de Remontes de Saint-Jean-d'Angély ; dépôt d'étalons de Saintes.



Hercule, 5 ans, 1 m 60, par *Sahel*, pur sang, né en Charente Inférieure, primé aux poids lourds, Société du Cheval de Guerre, à M Roy.



Hotchkiss, 5 ans, 1 m. 61, par *Remorqueur*, demi sang, né dans l'Ain, primé par la Société hippique française.

peu près 500 chevaux environ, plus une cinquantaine seulement en Charente. Il est aussi à remarquer qu'en 1910, dans ces deux départements, le pur sang a sailli 354 juments.

L'élevage des charentais et vendéens a suivi les mêmes fluctuations que celui des normands ; il en est encore dépendant jusqu'à un certain point.

Les vendéens et charentais figurent au même *Stud book*. Ils coopèrent au service de la monte générale, de par les achats réguliers que font les Haras. Ainsi, en 1910, l'administration a acheté 23 demi-sang nés dans la région, au prix moyen de 7.000 francs [1].

1. La région charentaise et vendéenne est desservie par les dépôts de Saintes et de la Roche-sur-Yon avec 37 pur sang anglais, 8 pur sang anglo-arabes, 1 demi-sang anglo-arabe, 228 demi-sang normands ou vendéens, 53 trotteurs, 13 postiers bretons.

Nous avons signalé que certains éleveurs vendéens et charentais achètent annuellement un nombre grandissant d'anglo-arabes nés dans la région pyrénéenne. Ils les élèvent dans leurs gras pâturages où ces animaux prennent de l'ampleur en perdant un peu de leur trempe et sont ensuite vendus soit aux Remontes, soit aux Haras. Ainsi, en 1910, les éleveurs vendéens et charentais ont cédé aux Haras, lors des achats

Plusieurs centaines d'étalons privés de trait saillissent 3.000 juments de trait et mulassières. Le pays de production du mulet est le Poitou et les régions limitrophes. Certaines statistiques font livrer au baudet près de 45.000 juments dans la seule région de l'Ouest. Cependant la dernière statistique des Haras fixe à une vingtaine de mille seulement les représentants de l'espèce mulassière dans l'Ouest.

Les courses au trot sont nombreuses dans le pays (76 hippodromes et plus de 150.000 francs d'allocations).

Les principaux éleveurs sont : MM. Garreau et Mabilais, à Saint-Etienne-de-Montluc (Loire-Inférieure) ; Gauvreau, à Angles (Vendée) ; Bonnin, à Grues (Vendée) ; Priouzeau, à Péault (Vendée) ; Rivierre, à Saint-Cyr-en-Talmondais (Vendée) ; Begaud, Pignon, à Ardillières (Charente-Inférieure) ; Marchesseau, à Aigrefeuille-d'Aunis (Charente-Inférieure), etc.

d'étalons de Toulouse, 9 étalons anglo-arabes au prix de 5 à 6.000 fr. pièce. Au Concours des reproducteurs, les anglo-arabes élevés dans l'ouest obtiennent d'importantes primes.

Le *Maine-et-Loire*, autrefois, dans les arrondissements de Segré, Cholet, Saumur et Angers, présentait un élevage prospère. On y trouvait des chevaux à deux fins réputés pour leur qualité. Aujourd'hui, le gros cheval y détrône le cheval de sang. L'élevage s'y spécialise et le cheval de selle y devient plus rare, mais, par contre, meilleur. Ainsi, dans les concours de Normandie voit-on parfois primer des animaux nés en Anjou.

En 1910, 5.852 poulinières de demi-sang (contre 5.076 en 1904) ont été saillies, dont 433 par le pur sang.

Les concours de selle et du *Cheval de guerre à Saumur* ont mis hors de pair quelques très beaux sujets [1]. Cependant la moyenne de la production est assez ordinaire, et les Remontes ne peuvent guère y acheter qu'une centaine de chevaux dont une soixantaine d'attelages.

Les meilleurs élevages se groupent autour de Chemillé, Beaupréau, Cholet, Segré, Saumur, Angers.

1. C'est à ce *Horse Show* de Saumur, concours central de la Société du Cheval de guerre, que l'amateur de beaux chevaux de selle français trouvera les meilleurs galopeurs sous du poids.

Nous ne parlerons ni de la *Mayenne* ni de la *Sarthe*, où on ne fait que du trait et où nos Remontes ne peuvent acheter que 30 à 35 chevaux selle et artillerie desservies aussi par le dépôt d'Angers.

Concours de selle : Machecoul, Sainte-Pazanne ; Rochefort, en avril et juin, septembre et décembre ; la Roche-sur-Yon en juillet.

Concours de Cheval de guerre : Rochefort, Poitiers, Angoulême (alternativement).

Concours hippiques : la Rochelle tous les deux ans ; Royan, Poitiers, Angoulême, Nantes.

Ecoles de dressage : Rochefort-sur-Mer, la Roche-sur-Yon, Saint-Gervais, Challans, Luçon, Nantes.



Fadette, demi sang vendéenne, par *Cleodore*, pur sang, primée par la Société du Cheval de Guerre.



Gladiateur, demi-sang, petit-fils de *Lavater*, trotteur.

CHAPITRE X

LE DEMI-SANG DU NORD ET DE L'EST.

Pauvreté de la production. — Statistique des achats des Remontes. — Centres éleveurs. — L'Etalon carrossier à remplacer par le postier. — L'Est.

La production y est extrêmement clairsemée, et c'est avec peine que le dépôt de Paris y complète ses effectifs. Le tableau ci-dessous donnera une idée du peu d'intensité de la production demi-sang. Achats de 1909 pour la Remonte) :

Aisne.	23	achetés, dont	10	d'attelage.
Aube.	8	—	5	—
Nord.	1	—	1	—
Pas-de-Calais. . .	20	—	10	—
Oise.	20	presque tous tête (Chantilly, p. 3).		
Somme.	1			1
Marne.	4			»

Dans la circonscription du dépôt d'étalons de Compiègne, cependant, un assez grand nombre de juments (3.500 environ) sont saillies annuellement par les demi-sang ; deux ou trois centaines par les pur sang, contre plus de 22.000

par le trait. Mais le fond de la production demi-sang y est très médiocre ; seule, quelques rares bons éleveurs du côté de Lens, Vervins, Guise, la Capelle, Hirson, réussissent quelques sujets de course au trot ou de concours d'attelage.

Quelques élevages du même genre sont à citer dans l'Ain à Challes, au Val-d'Ornain dans la Meuse, à Sarcus dans l'Oise, à Saint-Martin-au-Laert et à Fouffin-Ricametz, dans le Pas-de-Calais, à Havrincourt, etc...

Dans les départements du nord de la région, les courses au trot sont très en faveur.

On ne peut que souhaiter pour le plus grand bien des éleveurs que les étalons boulonnais et ardennais remplacent les étalons de demi-sang dans la région du nord et de l'est. Les Haras, cependant, s'efforceront sans doute d'y maintenir quelques étalons de demi-sang, destinés à entretenir un stock suffisant en nombre de chevaux aptes à la mobilisation.

Ce sont là pour la grande circonscription du dépôt d'étalons de Compiègne, de bien piètres résultats, d'autant plus que 1.800 à 2.000

juments y sont saillies par les étalons de demi-sang (dont 978 culturaux) ; mais les conseils généraux du Pas-de-Calais, du Nord et de l'Aisne demandent la disparition complète des étalons de demi-sang nationaux de leur circonscription. D'autre part, le rapport au ministre (1909) de M. l'Inspecteur général, celui du Directeur du dépôt de Compiègne, constatent que le trait seul y prospère ; que le modèle allégé du demi-sang trotteur et carrossier éloigne les éleveurs de leur emploi ; que les types forts et membrés seuls conservent quelque clientèle, et que les postiers et les hackey peuvent et doivent être utilisés avec succès.

En ce qui concerne le secteur est, Rozière, Langre, Faverney, Rambervilliers, la Remonte y achète quelques sujets, mais peu distingués, presque tous d'attelages d'artillerie.

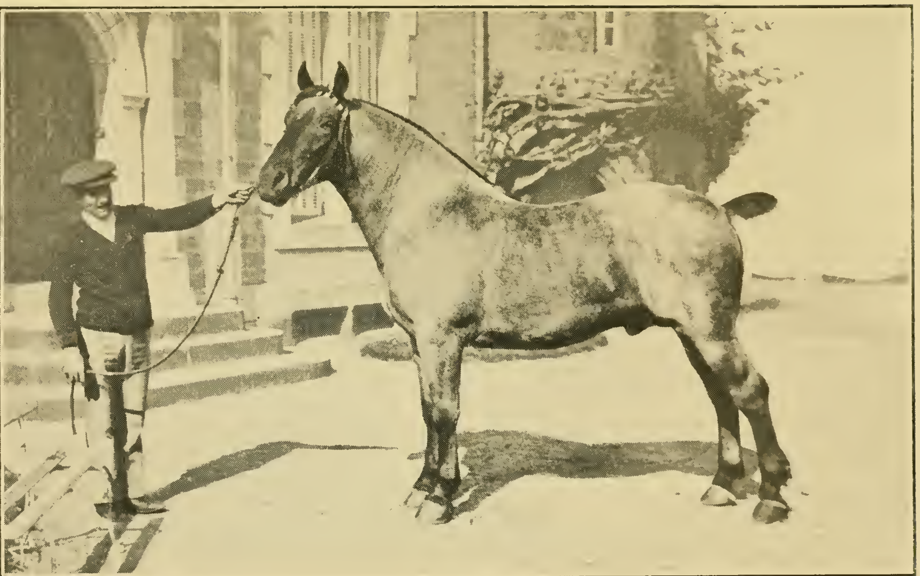
CHAPITRE XI

LES DEMI-SANG BRETONS.

Postiers et demi-sang galopeurs.

Les origines du Cheval breton. — Etalons améliorateurs : les Etalons de sang ; les Norfolk Corlay — Les demi sang galopeurs. — Les postiers. Leurs origines. — Les postiers artilleurs. — Les mensurations d'*Isiaque*. — Danger de la surproduction. — Géographie hippique. — Finistère. — Côtes-du-Nord. — Ille-et-Vilaine et le Morbilhan. — Les poulinières, statistiques. – Achat d'étalon. – Les Etalons et leurs saillies. — Exportation. — Foires et Courtiers.

Les origines du cheval breton sont très anciennes et certainement asiatiques. Nous ne suivrons pas les avatars hippiques de cette province au cours des âges. Nous rappellerons seulement que la Bretagne, sous l'ancien régime, a pu, tant la production fut nombreuse, fournir plusieurs fois 20.000 chevaux aux armées du roi. Si ces chiffres maintenant ne peuvent plus être atteints, du moins, aujourd'hui comme jadis, le gars breton est il resté très attaché à l'élevage du cheval. Il exploite cette industrie avec un goût et une intelligence des réalités qui lui permettent



Isiaque, postier breton (Haras nationaux).

de l'adapter rapidement à ceux de besoins hippiques modernes qu'il est capable de satisfaire. En ce qui concerne la période actuelle, dès 1807, l'amélioration débuta, ou plutôt s'affirma sur un fond dont le meilleur appartenait aux bidets de Brieuc, avec des étalons de selle, pur sang arabes, pur sang anglais et demi-sang anglais.

A partir de 1874, il y eut un abondant emploi de Norfolk anglais. Il donna à une partie de la production un modèle roulé qui bientôt fut bien remarqué pour ses qualités diverses. Le célèbre étalon de la Montagne, *Corlay*, issu d'un Norfolk et d'une jument de steeple, transforma l'élevage de Cornouailles. Après lui, on vit ses fils, doubles poneys — souvent rouans ou aubères — pleins de sang et d'énergie, substantiels, culottés, distingués, malgré leur modèle râblé, à cause de leurs points de force bien situés, bons à tout, à la selle, à la voiture, au galop et au trot. Au lieu d'encourager sérieusement cette formule, on permit, d'un côté, au pur sang anglais — employé inconsidérément — d'alléger une partie de la race tout en lui laissant sa qualité, et d'un autre côté à l'étalon de demi-sang normand de lui

enlever son modèle avec son tempérament, et cela, dès que les mères bretonnes, a écrit M. Gast, furent devenues trop normandes...

Aujourd'hui, la Bretagne répudie avec énergie tout étalon normand. Ses demi-sang sont des postiers bretons qui veulent tenir le plus possible des éléments bretons.

Un élevage de *demi-sang galopeur*, issu, le plus souvent, directement du pur sang, subsiste encore, un peu léger et décousu souvent, mais merveilleux de qualité. Le demi-sang galopeur est appelé à disparaître. L'étalon de pur sang de croisement utile n'existe pas et les prix des Remontes ne sont pas assez rémunérateurs pour contrecarrer l'engouement en faveur du postier. On réserve à ces demi-sang des courses au galop qui sont très populaires et peu dotées (12.000 fr. de prix).

La Remonte trouve dans la Montagne, sur le versant de l'Atlantique, seulement 119 chevaux de selle (84 issus du pur sang), dont 75 sont classés légère. Le reste de ses achats en Bretagne consiste en trait (550). Rien d'étonnant à

cela, car si, en 1904, 562 juments étaient livrées au pur sang, il n'y en a plus eu que 392 en 1911.

Mais les courses au trot sont plus favorisées ; 76.760 francs sont destinés aux élèves d'une production très accessoire, mais qui n'est point dépourvue de mérites ; 41 trotteurs qualifiés font la monte en Bretagne.

Le postier. — Toute l'activité des éleveurs bretons se concentre sur le postier Norfolk breton ou sur le gros trait.

Pour créer le postier breton, qu'on fait surtout naître en Finistère, nord-ouest et sud-ouest, on a, en principe, accouplé les juments de trait du pays avec des étalons de demi-sang (Normands, Norfolk, anglais puis Norfolk breton), soit même parfois avec le pur sang. Tout cela a donné une production assez hétérogène comme origines, mais le Norfolk breton s'imposera de plus en plus comme étalon principal : il race. Mais, si les produits de ces différentes formules ne peuvent se valoir entre eux comme qualité, ils sont, pour le gros public, assez iden-

tiques comme modèle et action. Leur culotte, leur air de bravoure, leur type de petits athlètes bien dégagés dans leurs mouvements, la facilité de leurs allures au trot, leur vitesse relative même, leurs aptitudes à enlever vivement de lourdes charges dans les plus mauvais terrains, séduiront toujours avec raison les amateurs. Les épreuves destinées à les sélectionner, organisées par la *Société nationale de trait léger qualifié par l'épreuve*, constituent la plus sérieuse des réclames auprès des acheteurs de tous pays.

Quant à la dose de sang utile, — que d'aucuns voudraient maintenir par des retours espacés au pur sang ou tout au moins à l'étalon près du sang — il est à croire que ce sera la demande de l'artillerie qui la fixera. L'artillerie prend, en effet, en Bretagne l'influence justifiée du meilleur client. C'est, du reste, aux yeux des étrangers, pour la race postière bretonne, la plus grande recommandation que d'avoir été préférée par nos Remontes, pour l'artillerie.

Voici, à titre documentaire, la mensuration d'*Isiaque*, postier breton, étalon national, dont nous donnons la photographie : taille, 1 m. 58 ; poids, 660 kilos ; tour du canon, 0,22 ; tour de



Iéna, postier breton, par Norfolk anglais, et trait breton.

poitrine, 2,03. Il serait difficile de trouver mieux.

Actuellement, l'élevage du postier est rémunérateur. C'est le cheval français qui se vend le mieux et avec peu de risques. Cette vogue continuera certainement si, après plusieurs générations, ses qualités lui permettent d'être toujours considéré comme le meilleur trait rapide, et surtout le meilleur artilleur.

La Bretagne est — à cause du postier — la région privilégiée où la crise n'ait pas fait de victimes. Cependant des conseilleurs avisés indiquent déjà l'écueil de la surproduction.

Il ne faut pas croire que la Bretagne produise dans ses quatre départements, ni dans le même département, des types de chevaux identiques. Le climat, le sol, l'exposition, les mœurs des hommes, ont eu une influence très forte sur le modèle de la production dont le fond est cependant le trait.

M. Gast, dans une excellente étude sur la *Bretagne hippique,* limite cette dernière au Finistère et aux Côtes-du-Nord. Les chevaux de trait

se localisent au nord-est du Finistère et au nord des Côtes-du-Nord, en se répandant naturellement sur les autres territoires bretons. Les postiers voisinent avec leurs ancêtres les trait, et se rencontrent surtout dans le Finistère où ils fréquentent parfois les chevaux de sang. Ceux-ci, légère, dragon, cobs d'attelage, s'élèvent dans la Montagne bretonne, la Cornouaille, les Montagnes Noires.

Le *Finistère*, où, sur une population chevaline de 131.300 têtes, la Remonte de Guingamp effectue presque tous ses achats (1.098 chevaux dont 847 attelages en 1909), le Finistère, dis-je, se divise en deux parties : celle du Nord, ou Léon, est un pays de riche culture où les animaux s'élèvent soit à l'écurie, soit en des parcours restreints. Ils bénéficient d'une nourriture très abondante et prennent du gros. Mais ils ont moins de qualité que leurs frères du Finistère sud ou Cornouaille, région moins fortunée, plus accidentée, où l'élevage étant plus nature, plus en liberté, les poulains ont plus de trempe naturelle et plus de tempérament.

Dans les *Côtes-du-Nord* (96.300 têtes, achats de la Remonte 116, dont presque tous trait artillerie), on distingue la zone du littoral, fertile, grasse, riche, poussant au gros où on ne fait que du trait, et la zone de l'intérieur, la montagne, avec ses pâtures et ses landes étendues. On y élève des postiers énergiques, rustiques. Naguère encore, on y trouvait un certain nombre de chevaux de selle dits galopeurs bretons et des cobs selle, pleins de sang, de la famille de l'étalon Corlay. Aujourd'hui, le postier de sang, le postier de qualité fait prime surtout dans les cantons de Corlay, Rostrenen, Saint-Nicolas-du-Pélem, Loudéac. La Remonte n'y trouve plus qu'une cinquantaine de chevaux de selle dont la moitié de légère.

L'*Ille-et-Vilaine* (79.000 têtes) produit surtout le trait, de même le *Morbihan* (40.000 têtes) à l'intérieur duquel on trouve encore de ces fameux bidets bretons, sortes de doubles poneys de trait ambleurs, communs, rustiques, infatigables et dont les juments sont des mères incomparables pour produire le trait léger.

En 1904, le nombre total des poulinières bretonnes des dépôts de Lamballe et d'Hennebont (Finistère, Côtes-du-Nord, Morbihan, Ille-et-Vilaine) était, en 1904, de 45.300 en chiffres ronds ; il est aujourd'hui de près de 58.000. Le nombre des poulinières de trait, qui se montait en 1904 à 23.000 environ, vient d'atteindre près de 29.000. Et, contre 20.000 poulinières de demi-sang, postières ou très près du trait en 1904, on en compte, en 1910, plus de 27.000. Il se peut que cette progression ascendante continue encore pendant quelques années.

Les données statistiques ci-dessous font ressortir les progrès et l'orientation de l'élevage breton mieux que nous ne saurions l'indiquer par de longues explications :

Poulinières saillies par demi-sang.

ÉTALONS	EN 1904	EN 1910
Normands.	4.475	2.360
Char. vendéens.	1.490	650
Trotteurs	2.568	680
Norfolk anglais.	2.221	3.106
Norfolk breton.	3.747	13.988
Totaux.	14.501	20.544

Les Haras ont acheté en 1911 une notable quantité (82) d'étalons postiers bretons à un prix moyen de 4.162 francs. Cette moyenne est dépassée aux achats, beaucoup plus restreints, du Concours des reproducteurs où un postier a été acheté pour 8.000 francs. Les étrangers, et notamment les Suisses, n'hésitent pas à payer les sujets de tête jusqu'à 15 et 20.000 francs.

Le tableau ci-dessous indique, d'une part, le nombre d'étalons entretenus par les Haras à Lamballe et Hennebont, et de l'autre celui des étalons approuvés et autorisés. Il fait aussi ressortir l'importance et le genre de la production par département.

Les Etalons et leurs saillies.

DÉPARTEMENTS	NATIONAUX		APPROUVÉS et autorisés		TOTAL des juments saillies
	trait	demi-sang	trait	demi-sang	
Morbihan. . .	10	83	93	59	5.831
Finistère. . .	53	165	203	168	26.111
Côtes-du Nord.	89	106	408	15	16 627
Ille-et-Vilaine.	40	46	276	32	8.886
Totaux. . .	192	400	980	174	57.455

De plus, l'État entretient 13 étalons de pur sang auxquels on doit joindre une quinzaine d'autres appartenant à des particuliers, et dont la monte est comprise dans les totaux ci-dessus des juments saillies. Plus de 1.500 étalons simplement admis (dont 1.381 trait, 197 demi-sang et 7 pur sang) font encore la monte, pour le plus grand dam de l'élevage.

Il est assez difficile de donner le chiffre approximatif de l'exportation postière bretonne ; des renseignements assez sérieux permettent de le situer entre 7.500 et 8.500 têtes en 1911. Les meilleurs acheteurs d'étalons sont les Haras suisses et espagnols. Quelques-uns ont été acquis par des particuliers brésiliens, russes et algériens, et en France surtout par des éleveurs du sud-est, du centre, des Charentes.

Les Remontes militaires italiennes et espagnoles font ouvertement d'importants achats ; il est notoire aussi que certains marchands approvisionnent, par la Suisse ou l'Alsace, l'armée allemande, — car si les Allemands ont de

nombreux et bons chevaux de selle, ils manquent de chevaux d'artillerie.

Depuis quelque temps ces envois de poulains postiers et de trait bretons passent en Normandie.

Les foires les mieux achalandées en postiers sont celles de Landerneau, Lesneven, Morlaix. On peut aussi s'adresser aux éleveurs et marchands : MM. Moreau et Queinnec Aug., à Landivisiau ; Chauvril, à Landerneau ; Olivier frères, à Plouvorn ; Sévère Yves, à Saint-Pol-de-Léon ; Boucher et Kerbaul, à Landerneau ; Guillon J. M., à Morlaix ; Laurent, à Guiclan ; Kernéés, à l'Hôpital-Camfront, etc., etc.

CHAPITRE XII

LE DEMI-SANG GALOPEUR FRANÇAIS. — L'ISSU DE PUR SANG, CHEVAL DE SELLE.

Les nouvelles exigences de la cavalerie militaire. — L'issu de père pur sang. — L'étalon de demi-sang qualifié selle pour poids lourd. — Le pur sang et la production du hunter anglais. — La formule « inverse ». — La répugnance des éleveurs anglo-normands à abandonner l'ancienne formule. — L'équivoque du trotteur galopeur. — Statistiques : combien naît-il, par an, d'issus de pur sang ? — Où se font les issus de pur sang ? — Les achats de la Remonte. — Les encouragements à l'élevage du cheval de selle, par les Sociétés de courses, la Société du cheval de guerre, la Société hippique française.

Il faut avoir le courage de l'avouer : jusqu'à ces dernières années, les cavaliers civils et militaires, à quelques exceptions près, n'avaient point ressenti le besoin d'avoir des chevaux qui eussent des aptitudes très développées à la selle. Les fils de carrossiers auxquels le trotteur donnait une certaine qualité suffisaient à des exigences sportives ou militaires fort modérées. Il n'en est plus ainsi. Notre cavalerie, enfin consciente de ses responsabilités, modernisée

par quelques grands chefs, a réclamé des chevaux, capables de porter du poids, mais bien équilibrés et doués d'aptitude galopeuse.

L'expérimentation prolongée sur un effectif de 100.000 chevaux, la leçon des raids, des concours, etc.., ont permis de désigner non seulement le modèle utile, mais encore la formule d'élevage dont l'ensemble des produits donne le plus de satisfaction. C'est celle du père pur sang et de la mère demi-sang [1]. Bien entendu, le père pur sang doit être un étalon de croise-

1. Dans sa brochure autographiée, *Note sur la production du cheval de selle*, le colonel de Montjou, écuyer en chef à l'Ecole de cavalerie de Saumur, en félicitant la Société du cheval de guerre, en approuve sa formule (père pur sang, mère demi sang) pour les raisons suivantes : « Il y a lieu d'utiliser les services des étalons de pur sang entretenus à grands frais par l'Administration des Haras ; le rôle du père dans la transmission des aptitudes est prépotent ; le mâle, se reproduisant des centaines de fois dans son existence, a une action bien plus puissante que la jument pure sur l'amélioration de la race ; nos races sont assez avancées dans ce sang pour qu'on puisse trouver par une solution judicieuse des poulinières en nombre suffisant capables de supporter l'étalon pur »... « Les résultats obtenus jusqu'à présent tant au point de vue du modèle que la qualité, ainsi que les prix très rémunérateurs qu'ont apportés à leurs éleveurs les produits nés de cette formule, en justifient l'efficacité »... « C'est du reste la théorie appliquée depuis de longues années avec succès par les Anglais et les Irlandais pour l'élevage de leurs hunters... »

ment vraiment digne de sa tâche, — il est rare, — et la mère une ample jument à laquelle une ascendance trotteuse, avec un certain modèle, a déjà assuré de la qualité. Cette formule du père pur sang, évidemment, peut être considérée comme transitoire, jusqu'à ce que les Haras, qui y sont invités officiellement, aient trouvé parmis les étalons de demi-sang ceux qui seront aptes par leur qualité à procréer de bons chevaux de selle pour poids lourd. Mais les Haras arriveront-ils à constituer ce lot ? Et ce lot une fois constitué et étiqueté « selle », procréera-t-il de façon à donner satisfaction aux Remontes ?

Assurément, si le choix de ces étalons demi-sang selle pour gros poids s'exerce avec bonne foi et compétence ; si, comme en Angleterre, ces étalons de demi-sang ont l'influx nerveux du pur sang et la masse d'un fort porteur, on peut être assuré que la question du cheval d'armes est bien près d'être résolue, du moins quant à la qualité.

Il y a lieu de protester ici, en passant, contre les affirmations absolument contraires à la réalité des personnes qui assurent que l'élevage



Transwaal, 1 m. 66, par *Lauzun*, pur sang, et *Félicie*, demi-sang, champion de la Société du Cheval de Guerre en 1907.



Doge, demi-sang, par *Saint-Pair-du-Mont*, pur sang, champion de la Société du Cheval de Guerre.

du hunter en Irlande a été abîmé par le pur sang. Il est indéniablement établi, au contraire (voir, entre autres, un récent livre de M. Meuleman), que le hunter irlandais est, soit un pur sang, soit un demi-sang très près du sang ; que, si l'abus du *mauvais* pur sang a compromis le modèle de bien des produits, il a été décidé cependant par les hommes compétents du Royaume-Uni que, surtout le bon, le très bon pur sang de croisement, de préférence aux autres étalons, était capable de fournir, dans sa descendance immédiate, le fort galopeur de qualité réclamé par les veneurs anglais. Or, dans toutes les polémiques contre l'étalon de pur sang, on cite toujours la première partie de cette dernière phrase, mais jamais la seconde.

En ce qui concerne ce que, par anticipation certainement, on appelle le hunter français, il a été constaté dans le vaste champ d'expérimentation de la cavalerie militaire, que seul jusqu'à présent le père pur sang donnait des résultats satisfaisants avec la jument de demi-sang solidement charpentée, et déjà anoblie par un courant de sang trotteur plus ou moins abondant.

La formule inverse (père demi-sang et mère pur sang) devrait théoriquement, d'après certains, donner de bons résultats. Pratiquement, dans la moyenne des sujets qui passent aux concours ou aux Remontes, il n'en est rien. Cette formule inverse est, naturellement, préconisée et par les étalonniers de trotteurs et par certains éleveurs de pur sang désireux d'assurer une carrière un peu plus lucrative au « dessous du panier » de leur production femelle.

Si, d'une part, la formule dite des issus de pur sang s'exploitait économiquement d'une façon avantageuse pour les éleveurs — et rien n'empêche de le prévoir — si, d'autre part, elle était judicieusement appliquée et non au petit bonheur des saillies, nul doute qu'un élevage selle, chose toute nouvelle en France, ne prospère sur les ruines inévitables de la production carrossière. Nul doute que les Haras n'arrivent à pouvoir trouver enfin dans ces groupes les étalons selle pour gros poids qu'elle s'efforce de recruter. Nos anglo-arabes, si recherchés actuellement, même à l'étranger, trouveraient alors dans les anglo-normands modifiés de très redoutables concurrents.



Impérial, 4 ans, 1 m. 63, par *Catapan*, pur sang, né dans la Manche, primé aux poids lourds (Société du Cheval de Guerre).



Ahmed, 5 ans 1 m. 63, demi-sang anglo-arabe, par *Fanfaron*, pur sang anglo-arabe, né en Haute-Vienne, chez M. de Neuville, 1er prix des poids lourds (Société du Cheval de Guerre).

Nous ne parlerons pas ici de la campagne engagée contre l'issu de pur sang, ou plutôt contre le désir de la cavalerie de ne plus voir le trotteur exclusivement employé à produire des galopeurs. Cette campagne n'a rien à voir ni avec le cheval de selle ni avec l'équitation, ni avec le sport, ni avec les réels besoins de la cavalerie, ni avec les intérêts primordiaux de l'armée et de la patrie. C'est une campagne inspirée par les seuls sentiments d'intérêt économique d'une cinquantaine d'éleveurs fort influents pour des raisons que nous n'avons pas à préciser ici. Quoi qu'il en soit, ceux des éleveurs — spécialement les gros éleveurs normands – qui bénéficiaient de l'ancien état de choses (cheval de harnais imposé aux Remontes comme cheval de selle) se montrent — c'est très naturel — assez réfractaires à toute modification dans leurs habitudes d'élevage.

Atteint grièvement par la crise due à l'automobilisme, ils se voient encore menacés par les exigences nouvelles de la clientèle militaire. Aussi tentent-ils par tous les moyens, dont le plus important est la pression politique, d'obliger les pouvoirs publics à maintenir les Remontes

de l'armée dans ses anciens errements en se contentant, comme par le passé, de l'anglo-normand carrossier plus ou moins près du trotteur. La résistance à l'évolution est vive. En effet, la plupart de ces éleveurs s'illusionnent complètement sur la valeur selle de leurs chevaux, et ceci pour deux raisons : la première est d'ordre psychologique, la deuxième d'ordre pratique. Gustave Le Bon l'a très bien fait remarquer : « L'intérêt possède, comme la passion, le pouvoir de transformer en vérité ce qui lui est utile de croire. Il est donc souvent plus fort que la raison. » Quant à la deuxième cause, elle est très facilement constatable. Les éleveurs en Normandie, du moins dans leur grande majorité, ne sont point hommes de cheval. Jamais ils n'exploitent le cheval en mode de selle. Ils ignorent donc, chez ce dernier, le modèle et les aptitudes nécessaires. Ils restent donc naïvement persuadés que leur carrossier est « le premier cheval du monde », ainsi que ne cessent de le leur répéter quelques flatteurs intéressés. Ces derniers ne manquent pas de faire état de quelques courses au galop gagnées par des issus de trotteurs ; ils confondent

« vitesse » avec « équilibre », « possibilité » avec « facilité ». Ils tentent de masquer, avec le mince rideau de quelques trotteurs galopant, la masse des escadrons de dragons et de cuirassiers alourdie, arrêtée par le manque d'allure galopeuse et le modèle disharmonique légué par l'étalon trotteur et à plus forte raison par le *bourdon*.

Tout cela fait que, malgré les millions qui leur sont prodigués en allocations, les éleveurs normands, commerçants avisés, ne tiennent point à changer leur matériel. Leur mauvaise volonté est assez politiquement appuyée pour que l'Etat hésite à s'engager franchement dans la voie que lui indiquerait le souci élevé des intérêts nationaux.

Qu'on veuille bien me pardonner cette digression qui manque, certes, d'objectivité, mais si, dans une dizaine d'années, le *statu quo* ayant été maintenu, quelqu'un s'étonne que notre cavalerie se trouve être une des moins bien remontées d'Europe et que ce quelqu'un parcoure, par hasard, ce livre, il y trouvera l'explication de ce fait exorbitant : l'intérêt général sacrifié à l'intérêt particulier non d'une pro-

vince, mais d'une cinquantaine de gros éleveurs de trotteurs.

On pourrait croire, quand on lit les protestations violentes et répétées, suggérées par ces étalonniers trotteurs, que l'étalon de pur sang domine par le nombre de ses saillies la production du demi-sang. Il n'en est rien. En 1904, les étalons de pur sang saillirent 6.795 juments de race carrossière ; en 1907, 4.034 ; en 1908, 4.308 ; en 1911, 4.545. Ce sont là les chiffres donnés par les Haras qui les font régulièrement suivre de cette mention : « On voit que l'emploi du reproducteur pur avec nos races carrossières (1er, 2e et 3e arrondissements) reste toujours très limité. » En effet, cet élevage particulier a, lui aussi, subi sa crise concordant avec celle du demi-sang ordinaire, et l'armée a vivement regretté la diminution, dans ses effectifs de tête, de sujets si méritants. Cependant, si l'on veut savoir, à peu d'unités près, le nombre de naissances annuelles des demi-sang issus du père pur sang, il faut faire entrer en ligne de compte avec celles des pur sang nationaux, les

saillies des approuvés et des autorisés. En 1908, les approuvés ont sailli 942 juments carrossières (10 de plus qu'en 1907), les autorisés 24 (soit 12 de plus qu'en 1907). En ajoutant ces chiffres — qui sont du reste sensiblement les mêmes en 1910 — au total des saillies du même genre effectuées par les pur sang nationaux en 1910, nous obtenons un total de 5.048 juments carrossières saillies par le pur sang, soit environ un total de 3.000 naissances de demi-sang issus de pur sang contre plus de 50.000 naissances d'issus de demi-sang de père et de mère... On peut se rendre compte que si, d'un côté, la crise du demi-sang n'est point imputable à la formule incriminée, de l'autre nos Remontes ne trouvent encore qu'un stock fort restreint où puiser afin d'alimenter (les ratés une fois écartés), les effectifs de la cavalerie en chevaux tout à fait aptes.

Mais les Remontes, étant donné le taux par trop bas des prix réglementaires qui leur sont imposés, même depuis la majoration de 250 francs par tête (1912), ne peuvent prétendre à ce que les éleveurs leur présentent en nombre croissant des chevaux que leurs origines,

leur mode d'élevage font des sujets certainement plus chers à élever que les anciens chevaux de tête. Ces derniers n'étaient d'ailleurs que les laissés pour compte des attelages de luxe, les invendus et les ratés des trotteurs.

Nous donnons ici un tableau indiquant par dépôt de Remonte le nombre des issus de pur sang achetés par les services des Remontes. En se rapportant au tableau général des achats publiés en fin de cet ouvrage, on pourra facilement se rendre compte de la relativité de cet élevage particulier et trop restreint qui a déjà donné des résultats très remarquables.

DÉPOTS	CUIRASSIERS	DRAGONS	LÉGÈRE	ARTILLERIE	DIVERS écoles, carrières, manèges	TOTAUX
Caen. . .	109	127	»	34	6	276
Saint-Lô. .	48	107	3	10	1	169
Alençon. .	13	30	»	6	1	50
Guingamp. .	»	34	21	29	»	84
Angers. . .	25	32	2	16	»	85
Fontenay. .	5	79	3	9	»	96
Saint-Jean .	25	94	23	21	»	163
Paris. . .	1	6	»	1	»	8
Mâcon. . .	17	65	23	24	»	129
Faverney. .	»	1	1	9	»	11
	242	575	76	159	8	1.081

L'initiative privée, dont le zèle croît dans toutes les branches de l'activité nationale dans la mesure où s'affirme l'indifférence ou l'incompétence de l'Etat, s'est heureusement préoccupée de cette inquiétante situation. Parmi ses manifestations les plus remarquables, on doit citer la *Société d'encouragement à l'élevage du cheval de guerre français* [1]. Fondée il y a une dizaine d'années, avec peu de ressources, au milieu de l'indifférence des uns et de l'hostilité du plus grand nombre, cette Société semble devoir servir aujourd'hui de trait d'union entre les Haras et les Remontes pour le plus grand bien de l'élevage selle. Ses programmes ont devancé et préparé les directions où s'engagent actuellement les Pouvoirs publics, inquiets, enfin, de la crise du cheval d'armes. Elle est arrivée à distribuer annuellement plus d'une centaine de mille francs de prix. Ces prix, à proprement parler, servent à majorer les sommes dont la Remonte, insuffisamment riche, dispose pour les achats de ses chevaux de tête.

Mais rien ne servirait d'élaborer de bons pro-

1. 43, rue de Lisbonne. Programmes, règlement et bulletin.

grammes et de distribuer beaucoup d'argent, si cet argent était mal distribué par un jury incompétent et trop nombreux, comme le sont en France la plupart, on pourrait même dire tous les jurys. Dans les concours de la Société du cheval de guerre, le jury n'est composé que de trois membres choisis parmi des connaisseurs (un directeur des Haras, un commandant de Remontes, un « homme de cheval » de la Société). De plus les lauréats sont essayés montés. Un tel classement donne une très grande valeur marchande aux premiers classés qui sont enlevés par le commerce à de très gros prix, ou par les Remontes.

On ne saurait trop insister sur l'autorité que donne d'autre part, aux jurys de cette Société, l'exclusion de toute ingérence politique. La politique est, en effet, un ferment de désorganisation qui fausse toutes les indications des concours. Presque partout on récompense l'éleveur « bien pensant » et non le « cheval bien marchant », ou parfois, par équité distributive, on répartit la manne à tour de rôle. Les deux systèmes sont pour l'élevage aussi mauvais l'un que l'autre.

Si, pour faire œuvre utile, toute société hip-

pique d'encouragement doit, dans l'établissement de ses programmes, s'occuper de l'éleveur, l'étudier dans ses possibilités climatériques, agronomiques et économiques, elle a le devoir, dans la distribution des récompenses, d'ignorer la personnalité et les origines de l'éleveur, pour ne considérer que celle de son cheval. Cette façon de procéder est malheureusement extrêmement rare.

Au début, la Société du cheval de guerre n'acceptait — outre les anglo-arabes qualifiés — que les demi-sang issus d'un père pur sang ; il fallait, en effet, non seulement donner satisfaction à la Remonte, mais mettre en évidence le bon modèle et la qualité de ces fils de pur sang tant décriés par les étalonniers de trotteurs. Il fallait créer un mouvement d'opinion en objectivant les desiderata de la Cavalerie... Depuis, la Société a accepté les produits de la formule inverse (mère pur sang, père demi-sang), formule qui ne donnera que de rares individus, le nombre des poulinières pur sang destinées au demi-sang étant fort restreint et généralement médiocre.

En certains concours, assez peu nombreux

d'ailleurs, la Société a même admis le demi-sang de père et de mère. C'était là une mesure transactionnelle dont on pouvait douter de l'opportunité, le demi-sang par demi-sang recevant d'autre part des encouragements qui lui sont propres. Enfin, en 1913, la Société décida d'admettre, dans ses concours, les fils ou petits-fils de pur sang du côté paternel ou maternel. Les éleveurs, sans sortir de la formule dite du Cheval de guerre, pourront ainsi donner leurs pouliches au demi-sang, afin de rechercher le « gros » qu'une ascendance trop répétée de pur sang pourrait leur enlever.

On peut supposer que, dès que les Haras se seront procuré des demi-sang qualifiés selle pour poids lourds, les produits de ces derniers seront acceptés dans les concours de la Société.

La Société du Cheval de guerre donne des concours régionaux dans le Sud-Ouest (Lembaye, Auch, Beaumont de Lomagne, etc.) pour seuls anglo-arabes, avec Pau comme concours principal ; dans le centre (Limoges, Clermont-Ferrand, Niort, Poitiers, Charolles) dans le Nord-Ouest (Carentan), avec Saumur comme concours central pour toute la France.

Les concours régionaux réunissent certainement l'élite de la production selle de l'armée. Mais c'est à Saumur qu'on peut voir les sujets tout à fait de tête. Aussi « la Semaine de la Société du Cheval de guerre » est-elle de plus en plus suivie, non seulement par les notabilités officielles ou privées de l'élevage français, mais encore par les amateurs français et étrangers. Le concours de Saumur deviendra, nous n'en doutons pas, une sorte de marché spécial pour le cheval de selle. Les premiers primés de la Société y atteignent déjà de hauts prix marchands, et plus d'un éleveur voit, à cause du sérieux et de la sincérité des épreuves, la valeur de son cheval doubler, s'il a pu mériter une première prime, une coupe ou un championnat.

Les autres sociétés qui, avec des programmes divers, s'intéressent au cheval de selle sont :

La *Société sportive d'encouragement* (société de courses dont le budget atteint en 1912 4.401.000 francs) consacre 244.065 francs en « encouragements aux chevaux de remonte et de service ». Ces encouragements sont répartis de la façon

suivante : *a*) Épreuves d'arrondissement et de circonscription : 168.000 francs pour chevaux : 1° autres que de pur sang ; 2° autres que de pur sang et contenant au moins 25 0/0 d'arabe. Chaque épreuve comporte des allocations aux propriétaires, primes aux naisseurs, primes aux cavaliers ;

b) Subventions aux concours de chevaux de selle de l'Administration des Haras (61.665 fr.) ;

c) Subvention à la Société du Cheval de guerre (12.000 francs), distribuée aux épreuves spéciales au galop ;

d) (pour mémoire) Subvention à la Société du trait léger.

La *Société des steeple-chases* (dont le budget en 1912 est de 3.764.590 francs) distribue 179.000 francs à l'élevage de la façon qui suit :

a) Aux chevaux d'armes, en cross countries militaires avec primes aux naisseurs des chevaux vainqueurs et placés : 1° en 1re catégorie (58.500 francs), aux issus de pur sang (Caen et Saint-Lô, Mâcon, Faverney, Paris) ; 2° en 2e catégorie (20.250 francs) pour pur sang et demi-sang et anglo-arabes (circonscription de



Poltron demi-sang, par *Patriote*, pur sang, et jument *Norfolk*, fille de *Normande*, primé par la Société du Cheval de Guerre.

Tarbes) ; 3° 3 cross réservés aux vainqueurs des deux catégories (9.750 francs) ;

b) Chevaux de service, cross countries pour chevaux de demi-sang, pour chevaux de demi-sang anglo-arabes (54.000 francs) ;

c) Primes au naisseur (6.500 francs) à la Société du Cheval de guerre ;

d) (pour mémoire)[1] Subvention (57.000 fr.) à des sociétés de course au *trot* de province. Notons que, cette année, 1912 la Société des steeples a généreusement doté de 30 000 francs le raid dit des patrouilles de la cavalerie.

La *Société d'encouragement à l'élevage du cheval français de demi-sang*, sur un budget de 1.684 800 francs, consacre 22.000 francs à subventionner l'élevage autre que celui du trotteur de la façon suivante : Courses d'obstacles en province, 5.000 francs ; au cheval d'armes, championnat annuel, 10.000 francs ; au cheval de guerre, 5.000 francs ; au cheval de trait léger, 2.000 francs (pour mémoire).

La *Société d'encouragement pour l'amélioration des races de chevaux en France*, sur un

1. On ne peut vraiment compter cette allocation comme encouragement à l'élevage du cheval de selle.

budget de 4.140.000 francs, jusqu'à présent ne distribuait aucun encouragement à l'élevage du cheval de selle autre que le pur sang dans les épreuves de vitesse.

En 1913, cette société a institué des *Prix de cavalerie*, avec une dotation de plus de 100.000 fr. permettant à la Remonte militaire d'acquérir gratuitement le vainqueur *de pur sang* de certaines épreuves. L'idée est extrêmement ingénieuse. Elle facilite à nos officiers leur remonte avec les meilleurs de tous les chevaux d'armes que la hausse des prix mettait hors de leur portée, ou qu'enlevaient trop facilement les étrangers depuis quelques années.

La *Société hippique française* réserve au cheval de selle de toutes formules 58.300 francs contre près de 80.000 aux chevaux d'attelage (1810). Ses tendances actuelles, cependant, évoluent heureusement vers la mise en valeur du cheval de selle français auquel des subventions de plus en plus importantes sont accordées.

CHAPITRE XIII

LES PONEYS FRANÇAIS.

Les qualifications du poney. — Le landais ancien. — Le landais amélioré. — Le barthais. — Les poneys des hautes Landes. — Le camargue. — Le type ancien ; les manades. — Le camargue amélioré. — Le poney corse. Modèle. Amélioration. Population chevaline de la Corse.

On appelle généralement poneys les chevaux qui, considérés dans l'ensemble de leur race, ne dépassent pas 1 m. 48. A notre avis, cependant, cette taille, lorsqu'elle est accompagnée d'assez d'étoffe, suffit pour mériter à son possesseur le nom de cheval. Les Anglais en font des polo-poneys, montés par des poids lourds, et en France on les admet aux achats des Remontes comme légère. Ils y sont l'exception, à la vérité.

Mais, à notre avis, ne devraient être qualifiés poneys que les chevaux dont la taille est inférieure à 1 m. 45.

Il n'y a, en France, actuellement qu'une race de vrais poneys : ce sont les landais. Le camargue n'est, en effet, plus un poney. Il a atteint

l'aspect du cheval depuis que l'amélioration l'a grandi. Il a, d'ailleurs, toujours été supérieur en taille au landais.

Le landais existe comme race depuis très longtemps. Il est le produit du sol pauvre et marécageux des landes de Gascogne. Jadis sa taille se maintenait aux environs de 1 m. 30 ; il possédait des membres légers mais extraordinairement trempés, une tête petite et expressive, un bon dessin, un fort garrot, une croupe abattue. Le poney, employé dans tout le midi, était ardent, vite pour sa taille, et de très petit prix.

Aujourd'hui que les progrès de l'agriculture ont transformé les landes et asséché ses marais, cette production se réduit beaucoup. Depuis quelque temps cependant, certains éleveurs font des efforts pour l'empêcher de disparaître. Les amateurs de poneys sont assez nombreux en France chez le petit cultivateur, le petit commerçant, voire chez le bourgeois, pour provoquer une importation assez sensible de poneys espagnols, portugais et algériens. Les éleveurs landais ont pensé avec raison qu'ils pourraient



Cheval camargue, type de l'ancienne race.

rendre cet élevage, en l'améliorant, rémunérateur. Ces éleveurs se groupent autour de Dax, en une douzaine de villages où se peuvent compter un millier de poulinières, donnant environ 600 à 650 produits annuels.

Ces poneys sont vendus aux foires à un an, 150 à 250 francs ; à deux ans — de cet âge il en reste peu sur le marché — 190 à 280 francs ; enfin, à trois ans, 200 à 300 francs. Plus agés, les prix sont dits de convenance, et il n'est pas rare de voir de bons petits landais être vendus 500 à 600 francs.

Les poneys daxois vivent dans les terrains communaux, les *Barthes* : de là leur surnom méridional de *barthais*. Ces terrains sont des marécages où les poneys passent presque toute l'année dans l'eau jusqu'au-dessus des boulets. Ils ne sont rentrés que rarement, en hiver, les jours les plus froids. Bien entendu, on ne les avoine jamais et ils vivent à l'état demi sauvage.

On élève encore des poneys dans les hautes Landes, à hauteur de Morcenx, au bord de l'Océan. Ce sont encore d'excellents poneys, mais plus grands que les barthais. On les trouve principalement à la foire de Labouheyre.

L'amélioration a sur le troupeau landais un grand inconvénient. Elle élève la taille des poneys, même quand elle emploie le petit étalon arabe. Aussi est-on obligé de revenir le plus tôt possible à l'étalon indigène bien choisi et sélectionné déjà lui-même ; mais le meilleur améliorateur est encore la bonne nourriture et l'hygiène.

Quoi qu'il en soit, le landais moderne est un serviteur de tout premier ordre, doué de vitesse au galop et au trot, et d'un fond véritablement extraordinaire. Son modèle général rappelle en miniature celui du pur sang ainsi que des allures. Mais le poney de 1 m. 10 se fait, pour les raisons que nous avons indiquées plus haut, bien plus rare que jadis.

Un marchand de chevaux du Mans importe annuellement dans le nord un certain nombre de landais. C'est le seul entrepôt que nous connaissions, à la portée des acheteurs du centre et du nord-ouest.

LE CHEVAL CAMARGUE.

Le cheval camargue, qui habite le delta du Rhône, n'est qu'un africain transformé par l'habi-

tat singulier de la Camargue et la misère où ce cheval y a toujours été tenu.

C'était jadis un poney de 1 m. 32 à 1 m. 40, gris, à forte tête, portée au vent, au beau massif antérieur, à la croupe très abattue, aux jarrets éloignés et coudés. Son fond, sa rusticité, étaient exceptionnels. Cheval de marais, élevé en bandes mi-sauvages (manades), il servait à monter les gardiens des troupeaux de bœufs ; on l'employait aussi à fouler l'aire à dépiquer le blé, travail extrêmement fatigant ; mais les manades se raréfient à mesure que progressent les procédés de culture. On compte encore d'après M. Drouet [1], environ 870 chevaux en manades appartenant aux éleveurs de taureaux et 600 améliorés en vue des Remontes. Ces derniers sont en train de devenir, avec la base camargue submergée, des anglo-arabes comme les autres chevaux du Midi.

Leur moyenne de taille oscille entre 1 m. 50 et 1 m. 52 ; les plus grands atteignent 1 m. 54. Les éleveurs s'efforcent d'augmenter la taille,

1. *Le Cheval camargue*, par le Dr G. Drouet, vétérinaire en 1re, ancien acheteur au dépôt de Remontes d'Arles, chez Ferran, éditeur, Marseille.

afin de vendre leurs poulains plus facilement aux Remontes. Somme toute, la moyenne de l'élevage moderne est assez médiocre. Cependant, son avenir restera sans doute assuré pendant quelque temps, la production annuelle, d'après le Dr Drouet, étant insuffisante même pour les besoins de la région.

Les Haras subventionnent de 8.000 francs les meilleures pouliches et poulinières et envoient en Camargue une quinzaine d'étalons dont un pur sang anglais, quelques arabes purs, des demi-sang et des pur sang anglo-arabes.

Les Remontes n'y font que de rares achats. Les camarguais anglo-arabes ne valent pas d'ailleurs leurs congénères du Sud-Ouest.

LE PONEY CORSE.

La Corse est peuplée de petits chevaux d'origine orientale, dont la taille exiguë a été maintenue par la misère à travers les âges. Bien que possédant la croupe abattue de la plupart des races de poneys non améliorés, les corses les singularisent par un dos tranchant, une tête distinguée, une encolure légère, des crins abondants, des jambes fines extrêmement solides et une

robe foncée, généralement baie. Leur endurance mérite sa réputation. Ils sont employés en Corse aux travaux les plus durs, et portent des fardeaux énormes, malgré une taille oscillant entre 1 m. 25 et 1 m. 45, avec une moyenne de 1 m. 30.

On a essayé, on essaye encore d'améliorer et de grandir la race. En 1910, cette amélioration, au moyen des étalons de l'Etat (10 arabes purs, 3 anglo-arabes), a porté sur 990 juments, dont 518 saillies par les étalons purs, les autres par des demi-sang. Le résultat de ces croisements donne des anglo-arabes de médiocre formule, parmi lesquels la Remonte achète environ 25 légères dont, cependant, quelques têtes. La population chevaline totale, au dernier recensement, était de 7.850 têtes, dont 2.300 au-dessous de trois ans, la plupart dans un état physiologique misérable, contre un effectif d'espèce mulassière d'environ 8.000 têtes.

CHAPITRE XIV

LE CHEVAL BARBE ALGÉRIEN.

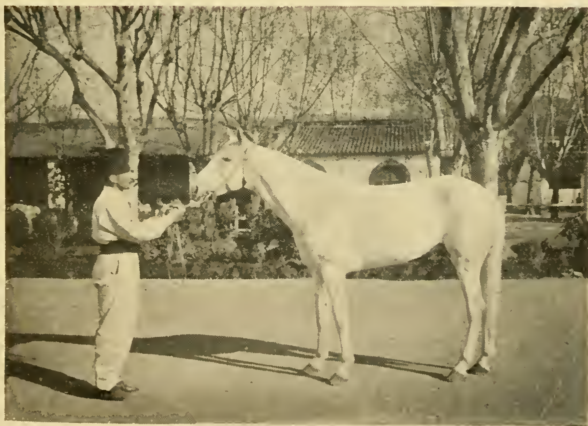
Origines du barbe. — En quoi il diffère de l'arabe. — Ses qualités, ses défauts. — Amélioration : l'arabe barbe. — Statistiques ; importations et exportations. — Dépôts de Remontes. — Haras. — Jumenterie de Tiaret. — Le barbe tunisien. — Jumenterie de Sidi-Tabet.

Bien que généralement on passe sous silence notre production du nord de l'Afrique, nous avons cru bien faire en disant quelques mots du cheval algérien ou barbe, véritablement trop peu connu, non seulement des Européens, mais encore des Français.

Tout d'abord, on confond généralement le cheval barbe et le cheval arabe, et bien à tort, car non seulement ils diffèrent en des points importants, mais encore leurs origines ne sont pas les mêmes. Les savants s'accordent bien à assigner aux deux races une origine géographique commune, l'Asie, mais les Arabes seraient d'origine aryenne à front plat, et les Barbes ou berbères, d'une origine mongole à front bombé,



Poneys landais.



Barbe amélioré (chasseur d'Afrique).

introduits en Egypte, selon Piètrement, par les Hysos pasteurs, à la fois mongols et sémites. De l'Egypte, ces chevaux mongols se répandirent en Afrique où ceux qui en habitèrent la partie septentrionale reçurent des Européens le nom de Berbères, puis de Barbes, du vocable de l'ancienne et vague dénomination des *Etats barbaresques* ou Barbarie.

Mais, à travers les âges et même bien avant notre ère, les chevaux mongoliques africains et égyptiens se croisèrent bien souvent avec les représentants des chevaux d'origine aryenne de l'Asie Mineure, lesquels pénétrèrent aussi en Europe par la Grèce. Les chevaux du Parthenon, en effet, sont aryens. On peut même dire que ces croisements furent incessants, en y ajoutant ceux avec les chevaux germains introduits avec les Vandales en Afrique (Sanson) et qui racèrent fortement ; on peut affirmer que c'est à leur habitat spécial que les barbes ont dû, tout en conservant certains points ancestraux, leur modèle particulier qui paraît assez fixé dans la race indigène pour qu'on différencie, à première vue, tout barbe d'un arabe pur.

Voici quels sont les points sur lesquels portent, d'une façon générale, ces différences :

CHEVAL ARABE Origine aryenne —	CHEVAL BARBE Origine mongolique —
Profil droit, arcade sourcilière très saillante.	Profil bombé (plus ou moins), arcade sourcilière moins saillante.
Tête « carrée », fine.	Tête souvent lourde, parfois busquée et plaquée.
Belle encolure, du chef.	Encolure souvent épaisse et courte.
Dessus un peu mou, mais à lignes étendues.	Dessus court et musclé.
Poitrine profonde.	Poitrine profonde.
Croupe relevée, beau port de queue.	Croupe avalée, queue plantée bas.
Tissus fins.	Tissus plus communs.
Membres parfois grêles mais bien trempés.	Membres souvent forts et beaux tendons.
Jarrets bien dirigés.	Jarrets coudés et cuisses maigres.
Petite taille, 1 m. 50 en moyenne.	Taille plus forte de 1 m. 50 à 1 m. 58, et même 1 m. 60 selon l'habitat.
Très endurant, mais impressionnable et nerveux.	Très endurant et calme.

Les chevaux barbes ont de tout temps remonté notre cavalerie légère, et ce n'est que quelques années après la guerre de 1870-71, que la métropole ne fit plus appel à sa colonie pour la remonte de ses escadrons.

Actuellement, les barbes ne sont employés que dans nos régiments algériens et tunisiens. Les Remontes militaires en achètent annuellement environ 900.

Il ressort des observations faites par les officiers africains que le barbe moderne a bien dégénéré dans l'ensemble de sa race, quoique les Remontes s'efforcent à son amélioration, ce dont nous parlerons plus loin.

Nous pouvons résumer ainsi les différentes appréciations qui nous ont été fournies par des officiers de grande compétence cavalière, n'ayant pas osé nous en rapporter à nos souvenirs personnels d'il y a plus de vingt ans.

Le barbe est, assurément, un cheval de selle, et plus cheval de selle que bien des bourdons qui « empâtent » nos régiments de cuirassiers, nous écrit un ancien officier de Chasseurs d'Afrique, actuellement écuyer à l'Ecole de Saumur. Il est, en effet, parfaitement équilibré, et, à cause de cela, tout naturellement maniable, presque dressé sans avoir porté le cavalier. Mais il n'est pas, selon nos goûts et nos exigences modernes, un cheval de selle agréable. Il a des moyens restreints. Il ne trotte pas vite. Au galop,

qu'il a ordinaire, il peut aller très longtemps, à condition qu'on n'use pas du galop allongé. Par contre, il saute bien. Son triomphe est la grimpette enlevée au galop de charge et sa sûreté infaillible dans les plus mauvais chemins de montagne, car, s'il regarde volontiers en l'air et se ramasse, il ne tombe jamais et passe partout. Sa rusticité, sa solidité, sa douceur, qui sont réelles, ont été un peu exagérées par la légende. Les pneumonies et les coliques sont fréquentes dans les écuries-hangars régimentaires, à cause des sautes très brusques de température ; de même les barbes, qui, sous prétexte de douceur traditionnelle, ne sont jamais entre bat-flancs, se donnent de nombreux coups de pieds, autant, sinon plus que nos chevaux français. Il est vrai que les barbes sont entiers. On ne castre que les méchants. Les castrés restent les mêmes comme qualité et endurance, avec la méchanceté en moins, et on se demande pourquoi on ne les castre pas tous.

Ils sont très faciles à nourrir : orge et foin, et quel foin ! ou encore avoine, et quelle avoine ! Néanmoins l'avoine leur est de beaucoup plus profitable que l'orge. Soit dit entre parenthèses,

la mauvaise qualité du fourrage serait la seule cause des difficultés d'acclimatement en Algérie du cheval de pur sang anglais. Mais celui-ci, une fois acclimaté, est considéré, en tant que cheval de service, comme très supérieur au barbe.

Cependant le barbe est capable de performances, très sérieuses, surtout quand il appartient à une famille améliorée. On voit des patrouilles couvrir parfois 400 kilomètres en 4 jours, sans marquer trop de fatigue. Notons que les chevaux de pur sang acclimatés se sont presque toujours montrés supérieurs aux barbes, dans les raids africains.

En résumé, si le cheval barbe, à cause de son galop raccourci, ne pourrait être dans une cavalerie continentale moderne et entreprenante qu'un pis-aller, du moins, en Algérie, rend-il les plus grands services. Sa valeur sera bien plus grande lorsque l'amélioration tentée par les Remontes aura, au bout de plusieurs générations, corrigé des défauts très sérieux. Cette amélioration, les Remontes — car en Algérie, ce sont les Remontes qui remplacent les Haras — la recherchent actuellement par

l'arabe pur, par le barbe-arabe et le barbe amélioré. Ce sont ces croisements-là qui ont donné les meilleurs résultats avec le syrien à la base. Le barbe reçoit de ce dernier sa distinction et sa qualité aussi. Les progrès sont-ils sensibles ?... En 1894, on avait envoyé l'étalon de pur sang anglo-arabe qui avait si bien réussi dans notre Sud-Ouest. Les essais donnèrent des produits décousus, moins bien membrés et pas plus élevés comme taille. Il est juste de dire, avec M. Pichon-Vendeuil, que ces étalons anglo-arabes étaient de dernière catégorie.

Le pur sang anglais, dans ses produits directs, ne donne, le plus souvent, que de mauvais résultats.

Les Remontes ont à lutter avec l'indifférence et les mœurs anti-hippiques des indigènes. Il n'y a pas un pays au monde où le poulain soit plus mal ni plus durement élevé (Jacoulet). Or l'élevage du cheval de Remontes est entre les mains de l'indigène ; et cela — avec la disparition de l'aristocratie arabe, grâce aux mœurs moins guerrières, — explique la décadence où est tombée la race barbe depuis la conquête.

Du reste, dans ce pays qui est plus grand que la France, on ne compte que 230.328 chevaux (statistique officielle de 1910) (dont 35.000 aux mains des colons). Il naît annuellement, dans la province d'Alger, 3.500 animaux ; 5.500 dans celle d'Oran et 7.000 dans celle de Constantine. Ajoutons, en passant, que la population mulassière atteint près de 193.000 têtes. La Tunisie possède environ 70.000 chevaux.

Tous ces chevaux, certes, ne se ressemblent ni comme modèle ni comme qualité. Il y en a d'importants, réguliers et bien réussis, d'autres de taille élevée, d'autres du genre ridicule qu'on impose à nos officiers d'infanterie ; d'autres encore, et les plus nombreux, constituent une misérable plèbe. Ceux de l'Oranais, dont la taille moyenne oscille entre 1 m. 48 à 1 m. 54, sont les meilleurs de l'Algérie, spécialement les élèves des Flittas. Dans la province de Constantine, le cheval atteint 1 m. 53 en moyenne et parfois 1 m. 58 et même 1 m. 60, mais cette dernière taille est l'exception. La province d'Alger fournit des chevaux de taille intermédiaire et de qualité intermédiaire aussi.

Le commerce paye un barbe, en moyenne, de 300 à 400 francs. Les prix budgétaires offerts par les Remontes oscillent entre 600 et 700 francs.

Certains élevages obtiennent des sujets remarquables, comme ceux de M. Bedouet à El Madher (Constantine), si renommés pour leurs aptitudes aux sauts de concours, et ceux de M. Descours, à Saint-Denis-du-Sig (Oran) (chevaux de tous genres, arabes, anglo-arabes, arabes barbes) ; d'autres réussissent mieux des chevaux d'attelage de luxe. Ces produits-là se vendent naturellement beaucoup plus cher que la masse des sujets dits d'exportation.

L'Algérie passe à la France, tous les ans, de 3.000 à 3.500 chevaux d'attelage pour le petit commerce. Les Italiens en achètent aussi un certain nombre. Voici d'ailleurs le tableau officiel de l'exportation et de l'importation chevaline algérienne en 1910.

Il y a, en Algérie, trois dépôts de Remonte-Haras avec succursales : Blida, Mostaganem, Constantine. En Tunisie, Tebourba. Les étalons

y sont barbes, arabes, arabes barbes, barbes turkomans, plus dans chaque dépôt un étalon de pur sang anglais; au total (1911), 844 étalons, dont 240 à Blida, 240 à Constantine, 240 à Mostaganem, 120 à Tebourba (Tunisie) et 4 à Tiaret.

	IMPORTATIONS				
	QUANTITÉS IMPORTÉES			TOTAL	VALEUR
	de France	de l'étranger et des colonies			
		via France	directement		
Chevaux. . . .	433	»	200	633	727.000
Juments. . . .	363	»	81	444	327.000
Poulains. . . .	7	»	6	13	2.000
Mules et mulets.	779	»	1.301	2.080	1.190.000
Anes et ânesses.	18	»	237	255	25.000

	EXPORTATIONS			
	QUANTITÉS EXPÉDIÉES. à destination de		TOTAL	VALEUR
	la France	l'étranger et nos colonies		
Chevaux. . . .	2.522	364	2 886	749.000
Juments. . . .	456	53	509	140.000
Poulains. . . .	487	16	503	60 000
Mules et mulets.	955	899	1.854	742.000
Anes et ânesses.	2.497	230	2.736	60.000

Il y a, en Algérie, trois dépôts de Remonte-Haras avec succursales : Blida, Mostaganem, Constantine. En Tunisie, Tebourba. Les étalons y sont barbes, arabes, arabes barbes, barbes turkomans, plus dans chaque dépôt un étalon de pur sang anglais ; au total (1911), 844 étalons, dont 240 à Blida, 240 à Constantine, 240 à Mostaganem, 120 à Tebourba (Tunisie) et 4 à Tiaret.

Le Haras jumenterie de Tiaret est également sous la direction fort entendue des Remontes militaires. Cette jumenterie doit fournir à l'Algérie des reproducteurs arabes purs, des arabes barbes obtenus par croisement, des barbes améliorés par sélection.

Les étalons y sont au nombre de trois, tous arabes purs importés d'Orient.

Les poulinières comptent 44 pur sang arabes, 15 arabes barbes, 1 anglo-arabe, 4 barbes.

En 1911, existaient à la jumenterie 88 poulains et pouliches dont 64 arabes purs.

Dès 3 ans, les jeunes animaux sont mis à l'entraînement, montés principalement par des cavaliers indigènes.

Les meilleurs sujets sont retenus soit à la ju-

menterie, soit aux Haras des dépôts de Remonte. On verse les moins réussis dans les corps de troupe, ou on les réforme.

Le cheval *barbe tunisien* est moins suivi que l'algérien ; il a, en général, la tête longue, la poitrine étroite, de mauvais aplombs, des tendons faillis ; mais tel qu'il est, il a prouvé être très susceptible d'amélioration (Jacoulet).

L'élevage n'est pas réparti sur toute l'étendue de la régence, mais groupé en certains points. Dans le centre, on élève un grand cheval à tête busquée, très évidemment d'origine atavique germanique (introduit par l'invasion vadale.

Aux environs du cap Bon, se trouve une population d'excellents poneys rablés dont la taille ne dépasse pas 1 m. 48.

L'élevage tunisien dépend de la même direction que celui de l'Algérie. Les Remontes y entretiennent le dépôt d'étalons de Tebourba.

Il existe aussi, en Tunisie, le Haras jumenterie de Sidi Tabet, dirigé par une société franco-africaine d'exploitation agricole, sous le contrôle du Gouvernement. Pendant longtemps cette jumenterie fut assez mal dirigée. Elle pa-

raît l'être mieux depuis quelque temps. Les bons étalons sont arabes purs. Les juments, au nombre d'une cinquantaine, sont du même genre que celles de Tiaret.

Toute la population chevaline de Tunisie se monte à 70.000 têtes.

CHAPITRE XV

LES RACES DE TRAIT FRANÇAISES. — GÉNÉRALITÉS.

Excellence de nos races de trait. — Qualité que les étrangers prisent le plus chez elles. — Prospérité de cet élevage. — Effectif des poulinières. — Statistique des naissances annuelles. — Progression numérique constante des naissances. — La beauté chez le cheval de trait. — Son avenir en face du moteur mécanique.

On peut dire que, dans le monde hippique des deux hémisphères, la production française de trait est, à tort ou à raison, beaucoup plus appréciée que la production d'attelage anglo-normande ou de selle anglo-arabe. Ce jugement se comprend parfaitement quand, après avoir étudié nos races de trait *de visu*, on les compare à leurs similaires hors frontières.

Ce que l'on apprécie à l'étranger chez nos races de trait, et ce que l'administration des Haras s'efforce de leur conserver, même aux dépens du développement de la masse, — masse dont l'exagération est considérée par la plupart des cultivateurs comme le point devant primer

tous les autres, — ce que l'on apprécie, dis-je, c'est leur activité, leur énergie, leur rusticité et leur aptitude à traîner vite de lourds fardeaux. Ce sont ces qualités-là qui font aujourd'hui presque exclusivement rechercher par les Argentins nos étalons percherons, tandis qu'ils abandonnent les Shires, Clydesdales, Suffolk-punch, si, pour les étrangers réussis par ailleurs, mais qui ne représentent que des masses adipeuses, coûteuses d'entretien et incapables — dans les pays exotiques — d'un travail pénible et soutenu.

L'élevage du trait est donc particulièrement prospère en France, et sa production annuelle y suit une marche ascendante : ainsi, en 1904, le nombre des étalons de trait des Haras nationaux atteignait 16,40 0/0 de l'effectif total ; il en est aujourd'hui à 20,42 0/0.

Quant au nombre des poulinières livrées au trait, il suit, depuis plus de 15 ans, une marche constamment ascendante. Il faut aussi ajouter aux 71.436 naissances recensées l'immense troupeau issu des étalons admis, tolérés et

de contrebande, soit 180.000 naissances annuelles, environ.

Le tableau ci-dessous donnera une idée exacte des progrès de l'industrie trait et de la tendance des éleveurs de trait à se passer des services de l'Etat.

	EN 1904		EN 1910	
	Etalons	Juments saillies	Etalons	Juments saillies
Nationaux. . . .	516	41.111	684	49.325
Approuvés. . . .	717	42.939	992	60.518
Autorisés. . . .	202	40.909	157	9.218
Totaux. . . .	1.435	94.959	1.833	119.061

Assurément, une augmentation de 24.000 poulinières en huit ans et de 32.402 depuis douze ans, peut ne pas paraître extraordinaire, étant donnée la modification des conditions économiques et agriculturales ; mais il faut remarquer que les Haras, dans l'esprit de la loi de 1874, se sont efforcés d'enrayer le mouvement des éleveurs de demi-sang vers le trait ; on constatera, à ce propos, que les étalons particuliers sont devenus d'autant plus nombreux que dans cer-

taines régions, les Haras, pour la raison citée ci-dessus, se sont efforcés de ne pas mettre des reproducteurs trait à la disposition des éleveurs. On constatera aussi que ce chiffre d'augmentation des poulinières trait correspond à peu près à celui de la diminution des poulinières de demi-sang.

Il convient aussi de tenir compte d'un facteur trop négligé par les statisticiens hippiques, c'est celui des étalons simplement admis, étalons rouleurs faisant de nombreuses taillées. Ils sont au nombre de plus de 6.000 en ce qui concerne le trait.

On conçoit facilement qu'au point de vue économique, l'industrie chevaline exploite ce qui rapporte le plus avec le moins d'aléas. Partout, sauf dans le Midi, le cheval de trait réussit comme élevage et comme vente. Ses débouchés immédiats ou plus éloignés, sur place où à l'étranger, sont assurés. Nous sommes, en effet, arrivés à produire un type de cheval de culture et de gros trait très particulier par son poids, sa force, sa rusticité, ses allures, dont le modèle se différencie tout en conservant les mêmes qualités, selon les régions où il est

élevé, que ce soient le Boulonnais, les Ardennes, la Normandie, la Bretagne ou la Nièvre.

L'étude de nos races de trait, de leur histoire, de leurs origines, est des plus intéressantes. Et ce n'est certes pas déchoir pour un sportsman de s'y intéresser. Ceux qu'on appelle des hommes de cheval ne sont véritablement complets que lorsqu'ils savent apprécier l'importante et utile beauté d'un cheval de trait réussi.

Un rapporteur remarqué du budget de l'agriculture, M. F. David, a dit avec raison que c'est un préjugé que de dénier la distinction aux races de trait. La distinction, en effet, « la beauté pour mieux dire, procède de la possession par n'importe quelle race des caractères transmis par une hérédité bien établie, caractères obtenus par une sélection raisonnée et répondant aux utilisations spéciales des individus de cette race ».

Pour les races de trait comme pour la race pure, l'utilité est le facteur premier et peut-être unique de la beauté.

Il est à noter que l'élevage du trait n'est point encore menacé pratiquement par la traction mécanique. Mais on peut déjà penser théoriquement aux temps, peut-être prochains, où l'agriculture et les charrois pourront se servir économiquement du cheval vapeur... Jusqu'à présent, les frais de revient élevés des transports lourds automobiles et les frais énormes de réfection des routes qu'ils font imputer à la charge des industriels, ont causé l'échec de plusieurs tentatives faites dans ce sens. Mais une invention mécanique heureuse peut être le commencement de la ruine des éleveurs de trait.

CHAPITRE XVI

LE TRAIT BRETON.

Origines. — Modèle. — Aptitudes. — Cantons de production. Débouchés. — Achats par les Haras, par les étrangers. — Prix. — Eleveurs; marchands. — Marchés. — Statistiques, importance de la production trait. — Statistique comparative des étalons nationaux.

Le cheval de trait breton moderne descend de l'heureuse intervention, vers 1840, d'étalons percherons sur des juments indigènes dégénérées, bien qu'assez osseuses, fortes, plutôt petites, mais ayant conservé un caractère atavique de rusticité qu'elles tenaient de l'ancêtre oriental, assure-t-on. On employa aussi comme améliorateur des ardennais et des boulonnais. Aujourd'hui, quand le trait breton est réussi, il se présente avec l'aspect d'un bon cheval trapu, à tête assez forte, à croupe avalée, à queue plantée bas, aux hanches larges, au dos souvent mou, à la poitrine descendue, aux membres de bonne qualité. Sa taille est moyenne, 1 m. 60 environ. Il est ou plus petit ou plus grand, selon

qu'il est élevé à l'intérieur ou sur le littoral. Sa robe est grise le plus souvent, aubère ou rouanne, alezane, quelquefois noire pour plaire au goût inexplicable des Américains et des étrangers. On reproche avec raison aux éleveurs, pour satisfaire ce goût, de pousser au gros, en préférant aux étalons indigènes d'énormes percherons noirs, ce qui mène infailliblement au lymphatisme une race rustique et sobre naturellement dans son format moyen.

M. Gast, dans une excellente brochure, *Essai sur la Bretagne hippique*, a publié une instructive carte de la production bretonne, où l'on voit que le trait se fait surtout au nord, au bord de la mer (en Finistère et dans les Côtes-du-Nord), dans les environs de Morlaix, les plus forts dans le pays de Lannion, les plus légers dans la région de Lamballe et de Plancoët et au sud de Guingamp, vers Bourbiac. En Ille-et-Vilaine et en Morbihan, où on fait aussi du trait, la race est moins belle dans son ensemble.

Les étalons trait sont achetés par l'Etat de

3 à 3.500 fr., mais en assez petit nombre, car ils n'alimentent guère que les dépôts bretons.

Une certaine exportation de traits bretons s'est établie dans les mêmes pays qui recherchent le type postier. L'Allemagne en enlève d'assez nombreux. Les bons traits bretons de travail se vendent de 1.000 à 1.400 fr. On les trouve aux foires citées à propos du postier, et encore à Lamballe, Lannion, Guingamp, Saint-Renan, Pleyber-Christ, Saint-Trégonnec et chez les éleveurs marchands, MM. Floch J.-B., Derrien, Charles, à Landiviziau ; Boucher-Kerbaul, à Landerneau ; Guillon, à Botshorel ; Guillaume Kerdilis, à Pleyber-Christ ; Kerdilis René, les frères Olivier, à Plouvorn, etc.

Environ 28.000 juments sont livrées aux étalons de trait (nationaux, 16.342 juments ; et aux étalons approuvés et autorisés, 11.914). Il faudrait y ajouter celles que l'étalon admis saillit de son côté, et il y a environ 1.306 étalons de ce genre en Bretagne.

Quant au degré d'influence des différentes races de trait sur la production bretonne, le tableau ci-dessous, qui n'envisage que les étalons

nationaux employés en Bretagne, le mettra en évidence :

ETALONS NATIONAUX DE TRAIT	NOMBRE	JUMENTS SAILLIES
Boulonnais.	19	943
Percherons.	92	7.779
Ardennais.	14	1.245
Bretons.	76	6.376
Totaux.	192	16.343

CHAPITRE XVII

LES PERCHERONS.

Court historique. — Aire géographique. — Les trois types de percherons selon le volume. — Exportation. — Les achats de l'Etat et du commerce. — L'étalon percheron aux Haras. — Foires. — Eleveurs principaux.

Au moyen âge, le cheval relativement léger qui naissait dans la région du Perche était un cheval dont les aptitudes à la selle se maintenaient grâce à l'intervention de l'oriental, puis de l'andalou, et enfin, au XVIIIe siècle, de l'anglais. Il suivait alors l'évolution de la race normande dont il dépendait. Puis il inclina vers le trait. Au beau temps des diligences, il fut justement célèbre. Ces ancêtres pleins de sang, grâce à la sélection suivie, amenèrent cette race à un degré qui la fit apprécier, pour sa masse et sa qualité, par le monde entier. A tel point que les étrangers sont encore persuadés qu'il n'existe qu'une race de trait en France : la percheronne.

Actuellement, les vrais percherons sont élevés autour de Nogent-le-Rotrou dans la région qui constitue le Perche agrandi, puis, au sud de la Normandie, dans une aire de 60 kilomètres sur 100, avec, comme centre, la vallée de l'Huisne, sur l'emplacement d'une forêt célèbre à l'époque gauloise, entre la Sarthe, l'Orne, l'Eure et le Loir, se groupent les quarante-neuf cantons où naît, sous un climat tempéré, sur un sol généreux, le troupeau de ces beaux percherons dont la *Société hippique percheronne* de Nogent-le-Rotrou, fondatrice du *Stud book* percheron, dirige les destinées avec compétence, zèle et succès.

Bien entendu, en dehors du Perche, sont élevés beaucoup de « genre » percheron, partout où les Haras entretiennent des reproducteurs de cette race, en Bretagne, en Anjou, etc.

Il y a deux sortes de percherons : le *gros* percheron, énorme, dont le poids dépasse souvent 1.000 kilogrammes, sorte de mastodonte élevé spécialement pour l'exportation ; et le *moyen* percheron, type « omnibus », à la belle

tête carrée, relativement petite, aux yeux saillants, à la belle encolure, à l'épaule bien descendue, à la poitrine profonde, au dessus correct, à la croupe forte et pas trop abattue.

L'allure des moyens percherons est active et facile ; aussi sont-ils très appréciés pour tirer vivement des poids lourds.

On revient, tout dernièrement, au type postier classique (ce qui nous donnerait le *petit* percheron) depuis que l'artillerie a mis, avec raison semble-t-il, cette nouvelle formule à la mode.

Dès 1865, les Américains du Nord vinrent acheter des percherons très cher, « au poids, à la toise, à la robe noire ». Il y eut un moment d'arrêt dans les ventes qui ont repris depuis quelques années, bien que nos éleveurs paraissent vouloir revenir à un type moins monstrueux et plus conforme à la nature même de la race percheronne. Actuellement, les Américains enlèvent, par an, une moyenne de 1.400 chevaux dont 200 juments ; l'Argentine un peu moins, bien qu'elle tende, d'après le rapport récent de

M. d'Agnel de Bourbon, directeur du Dépôt de Compiègne, chargé de mission à Buenos-Ayres, à évincer les étalons anglais en leur faveur.

Les prix de ces étalons exportés varient entre 4.000 et 20.000 francs, et parfois atteignent 30.000 francs.

L'Etat paye ses étalons percherons une moyenne de 5 à 700 francs pour les sujets d'élite. Quant au percheron de commerce, à 4 ans, son prix moyen est de 1.200 francs, et jusqu'à 2.000 pour les animaux très réussis.

En France, le percheron est un des chevaux de trait le plus répandu dans l'usage courant; la seule Compagnie des omnibus, en 1909, en détenait 13.000. Dans un an ou deux, elle n'en aura plus un seul. Les autobus les auront rendus inutiles.

Cependant, dans le seul Perche, environ 15.000 juments pures sont livrées à la reproduction, et il ne semble pas, *pour le moment*, que cette excellente formule de trait soit menacée par la traction mécanique.

Nos Haras nationaux entretiennent, sur un



Etalon percheron.



Nickel, champion boulonnais.



Etalon nivernais, trait.



Percheron, type Compagnie des omnibus de Paris.

effectif total de 684 traits, 312 étalons percherons. Ils les répartissent un peu partout, sauf dans la circonscription de Compiègne et dans tout le Sud-Ouest, bien entendu, où ne se trouve aucun étalon national de trait ; on sait, cependant, que partout un grand nombre d'étalons privés concourent au service de la monte.

En ne considérant les services que des seuls étalons nationaux, on se rendra compte de la prééminence du percheron dans l'élevage général, en comparant les chiffres suivants :

En 1910, ont sailli :

Les 312	percherons,	22.775	juments ;
Les 70	boulonnais,	5.249 [1]	—
Les 221	ardennais,	14.867	—
Les 81	bretons,	6.634	—

En comptant les étalons admis (plus de 1.200), les autorisés, les approuvés et les nationaux, on peut assurer que 120.000 juments au moins sont annuellement saillies par les percherons,

1. On verra plus loin que les éleveurs boulonnais entretiennent un grand nombre d'étalons particuliers qui font une concurrence victorieuse, en tant que quantité de saillies, à ceux de l'Etat.

dans le seul Perche et les régions limitrophes.

Les *foires* principales se tiennent dans l'Orne, à Alençon, Nocé, Bellème, Laigle, le Mesle-sur-Sarthe, Longny, Mortagne, Regmalard ; dans l'Eure-et-Loir, à la Bazoche, Nogent-le-Rotrou, Courtalain, la Loupe, Chartres ; dans la Sarthe, à Mamers, Bonnétable, la Ferté-Bernard.

Des *concours* situés, organisés par la *Société hippique percheronne*, ont lieu alternativement à Nogent-le-Rotrou, Mortagne, la Ferté-Bernard, Mamers.

Des éleveurs se sont fait un nom célèbre dans les concours et les exportations, parmi lesquels nous citerons MM. Aveline, à Verrières (Orne) ; M. Chouanard, à Verrières (Orne) ; M. Perriot à Masle (Orne) ; M. Tacheau, à Saint-Martin-des-Monts (Sarthe), etc.

CHAPITRE XVIII

LE BOULONNAIS.

Cours historique. — Le modèle. — L'aire géographique. — Les étalons de l'Etat. — Les étalons particuliers. — Nombre des poulinières. — Quelques éleveurs.

Le *boulonnais* est le cheval indigène des provinces extrême-nord de la France. Un cheval de même origine, modifié par le climat et l'élevage, existe en Angleterre.

L'arabe, après les croisades, donna du sang à la race, puis l'andalou ; enfin, dès le XVIIIe siècle, chacun dans leur terrain spécial d'élevage, les grands et petits boulonnais, — ces derniers excellents postiers et mareyeurs au train de 16 kilomètres à l'heure, — existaient déjà dans leur forme à peu près actuelle, beaucoup plus trotteurs que ceux d'aujourd'hui, naturellement. Ils ont, en effet, évolué vers le gros trait depuis l'apparition des chemins de fer.

Les Boulonnais sont de beaux animaux, volu-

mineux, ayant 1 m. 59 à 1 m. 70 de taille, car il y a le *petit* et le *gros* boulonnais, avec une tête courte, à front large, aux ganaches trop épaisses, mais aux yeux beaux. Leur dos est parfois un peu mou. Mais leur croupe est forte, double, un peu haute, un peu abattue souvent, très culottée, leurs membres larges avec de belles et basses articulations, bien que souvent leurs genoux soient renvoyés. Ils ont, sur une encolure très forte et rouée, une crinière fine et souvent double ; leur robe soyeuse et distinguée, naturellement claire, varie du blanc au gris fer. Une de leurs particularités est la finesse remarquable des tissus. Le croisement, avoué ou non, avec le belge leur donne du gros, aux dépens de la qualité, ainsi qu'un œil petit et couvert.

Grâce à l'absence de lymphatisme dans les familles sélectionnées, malgré leur masse, les boulonnais ont des allures dégagées. Ce sont d'excellents chevaux pour l'agriculture et les gros transports, et nous ne voyons pas pourquoi il ne s'exporterait pas aussi bien que les percherons dont un certain nombre ne sont, paraît-il, que des boulonnais « percheronisés », assurent les éleveurs du Vimeux.

Le cheval boulonnais proprement dit naît dans l'arrondissement de Boulogne, où il est le plus typique, et autour de Montreuil, Saint-Pol, Saint-Omer, et même Dunkerque où il devient massif. Il n'y a plus aucun élevage de boulonnais dans le Nord, sauf dans les arrondissements de Dunkerque et Hazebrouk, qui prolongent le Boulonnais. Mais la plupart des juments des arrondissements de Cambrai, Valencienne et Avesnes possèdent quelques courants de sang boulonnais, grâce auxquels leur production accuse plus de distinction de trempe, de finesse de tissus et d'activité que les produits similaires nés en Belgique. Les départements limitrophes jusqu'en Seine-Inférieure et Oise élèvent aussi du boulonnais plus ou moins pur.

L'Etat possède 71 étalons boulonnais, la plupart réservés au nord-est ; mais 14 sont en Normandie et 9 en Bretagne.

En 1904, les étalons de l'Etat et les étalons particuliers avaient sailli 7.961 juments ; en 1911, les mêmes catégories d'étalons n'en ont sailli que 7.688 (ne sont pas comptées ici les saillies des très nombreux étalons admis).

Notons que les étalons particuliers, sur ce nombre de saillies, s'en sont réservé plus de 6.000. Le peu de succès des étalons nationaux semble indiquer un manque d'entente des éleveurs avec les Haras.

L'Administration n'achète, en effet, tous les ans, qu'une dizaine d'étalons boulonnais dans les 3.000 à 4.000 francs. Le commerce trouve des adultes de 1.000 à 1.200 francs et de 1.200 à 1.500 selon la taille. C'est là la valeur des bons sujets.

Il est patent que cet élevage, malgré les efforts d'un Syndicat agricole d'où ne sont pas exclues avec assez de rigueur les influences politiques et personnelles, reste stationnaire en nombre, et qu'une crise est à la veille de se produire. En effet, le boulonnais ne s'exporte pas autant qu'il le mériterait.

Les éleveurs les plus connus sont :

M. le baron d'Herlincourt, à Eterpigny (Pas-de-Calais) ; MM. Calais frères, à Nielles-les-Calais (Pas-de-Calais) ; Terlingue père et fils, à Beuvrequen (Pas-de-Calais) ; Le Gentil, à

Vieil-Hesdin (Pas-de-Calais); J. Têtu, à Conchil-le-Temple (Pas-de-Calais); Lemaître, à Wierre-Effray (Pas-de-Calais); Maillet-Durand, Barbier-Poultier, à Vismes-au-Val (Somme); Devillepoix, à Buigny-les-Gamaches (Somme); Manier Charles, au Crotoy (Somme), etc...

CHAPITRE XIX

L'ARDENNAIS.

Son modèle. — Ses origines. — Ses transformations. — L'artilleur et le comice agricole de Lunéville. — Les étalons ardennais. — Les poulinières. — Les principaux éleveurs.

L'Ardennais ne ressemble ni au percheron ni au boulonnais. Qu'il soit grand ou petit, c'est un animal trapu, un « ragot ». Sa tête, large du haut, est étroite du bas, son œil beau, son encolure forte et haute, sa poitrine très profonde, très près de terre, sa côte descendue et profonde indice d'un tempérament exceptionnel, ses hanches larges, ses articulations basses, sa membrure large, ses fesses fortes et descendues, ses allures si étonnamment dégagées pour sa masse, lui donnent une tournure très particulière. Sa robe est souvent rouane, alezane, aubère, baie.

Dérivé du belge, dont l'intervention comme étalon est encore nécessaire, il prend en France, surtout dans les Ardennes et la Meurthe-et-



I° Ardennais lorrain, le petit-fils.



II° Ardennais lorrain, l'arrière-grand'mère.



Ardennais russe.



Ardennais, bon modèle (Haras nationaux).

Moselle, un tempérament moins lymphatique et beaucoup de rusticité.

Sa taille varie entre 1 m. 55 et 1 m.65.

Le cheval indigène est petit sur les côtes de la Meuse, à droite depuis Mézières jusqu'à Givet ; moyen sur les deux rives de la Meuse en dessous de Mézières, et grand sur le plateau de Rocroy. Il devient parfois un mastodonte, surtout dans le Nord où il prend le tempérament mou du belge.

On l'élève non seulement dans les Ardennes mais en Meurthe-et-Moselle, dans les Vosges, la Meuse, la Haute-Marne, la Marne, aussi dans la Lorraine annexée et dans les Provinces Rhénanes où il reste moyen, mais devient lymphatique.

Ces chevaux de trait ont pour ancêtres des chevaux de selle. Dans la Lorraine, en effet, existait jadis un cheval de légère, amélioré par les célèbres anglo-arabes du duc de Deux-Ponts; puis ce cheval de selle se trouva être devenu sous Napoléon III un très bon artilleur...

On a accusé l'étalon normand de la dégénérescence des races locales de demi-sang. Tout au plus serait-il, dans l'Est, bon à faire des carrioleurs ; la Remonte, en effet, n'y trouve presque rien. Aujourd'hui, dans ces régions, tout a évolué vers le trait. On s'efforce cependant, devant l'avenir réservé au cheval d'artillerie spécialisé et l'exemple tentant de la Bretagne, d'améliorer l'ardennais en le transformant en postier.

Le *Comice agricole de Lunéville* et la *Société hippique des Ardennes*, créatrice en 1908 du *Stud book*, ont pris avec énergie la tête d'un mouvement qui doit, espère-t-on, doter la région de chevaux type artilleur au moyen de juments sélectionnées et de petits ardennais, bien faits et actifs, — encore très rares, — car il s'agit de tirer de lourdes charges à des allures rapides.

Comme améliorateur des races locales, l'ardennais des Haras nationaux, bien choisi et bien payé, rend les plus grands services dans une partie du nord de la France, dans tout l'Est et même le Sud-Est.

Les Haras, en 1910, comptaient 236 étalons ardennais, dont 42 à Rosières, 73 à Montiérender, 53 à Compiègne ; on doit ajouter environ 340 autorisés et approuvés, et environ 1.500 admis, extrêmement mauvais, dans toute la région Est. La plupart de ces rouleurs sont les rebuts de la Belgique qui se montre beaucoup plus sévère que nous ; elle ne permet pas, en effet, aux étalons particuliers de faire chez elle la monte publique, mais elle déverse ses déchets par nos frontières, déchets accueillis de confiance par nos cultivateurs, car le belge importé est *gros*.

La jumenterie est d'ailleurs généralement très médiocre, et les plus grands progrès sont à faire de ce côté-là. A Annecy, fonctionnent 28 ardennais nationaux dont on est très satisfait ; à Besançon, 23 ; en Bretagne, 16.

Concurrencé par celui du trait, l'élevage du demi-sang anglo-normand décline rapidement dans l'Est. Si, en 1904, on comptait dans le VIe arrondissement 8.581 saillies de demi-sang contre 12.000 de trait, on en compte aujourd'hui plus de 18.000 de trait contre 5.100 de demi-sang. L'anglo-normand est considéré dans

le pays comme tout au plus bon à faire des carrioleurs ayant un peu de train. A ce titre, il rend encore des services que ne saurait rendre l'ardennais.

Les Haras achètent tous les ans des ardennais belges purs, mais aussi quelques ardennais indigènes, notamment au Concours des reproducteurs où certains ont été très remarqués, ainsi qu'aux réunions spéciales d'achat de Valenciennes et de Charleville. Dans le commerce, on trouve de bons ardennais pour 1.000 ou 1.200 francs.

Les courtiers allemands en achètent beaucoup en bas âge et à des prix rémunérateurs.

Les éleveurs les plus connus sont : MM. Macarez frères, à Haulchin ; Davaine, à Saint-Amand ; Pature, à Tamière-sur-Horn (Nord) ; Lefebvre, à Lesdain (Nord) ; Leleu, à Tilloy (Nord) ; Massiaut, à Tournes (Ardennes) ; Sénéchal, au Quesnay (Nord) ; Laugrand, à Baurain (Nord) ; Godet, à Guize (Aisne).

Nous donnons le portrait d'un petit ardennais de Russie, où il existe en toute petite quantité dans un état de pureté remarquable, grâce aux soins d'un prince de la famille impériale. Ces ardennais proviennent de chevaux français enlevés par les Alliés en 1815.

CHAPITRE XX

LE TRAIT NIVERNAIS.

Historique. — Son modèle. — Etat de production.

Jadis la Nièvre, du côté du Morvan, possédait des bidets de selle ayant une certaine réputation ; mais, vers 1860, le fond de la population chevaline avait déjà évolué vers le type trait, haut, long et laid. Après la guerre de 1870, des initiatives particulières firent acheter des reproducteurs, percherons pour la plupart, et de robe noire. Puis on sélectionna les étalons indigènes, sous la direction de la Société départementale d'Agriculture de la Nièvre. Un Stud book fut créé, et la race noire de trait nivernais fut constituée quasi officiellement. Le public la remarqua pour la première fois à l'Exposition universelle de 1900.

Jusqu'à ces dernières années, l'ensemble de cette production n'était pas très sympathique

dans son modèle. Ce sont d'énormes animaux de 1 m. 66 à 1 m. 70, pourvus d'une très grosse tète, d'un œil petit, d'une encolure courte, d'un garrot noyé, d'une poitrine cylindrique, d'un dessus long, d'une croupe fortement abattue et de jarrets coudés et éloignés. Ils sont lourds, épais, communs, mais très importants dans leur masse. Depuis quelque temps, cependant, de sensibles progrès ont été effectués, et le lot de nivernais qu'on peut voir à Paris au concours des reproducteurs est homogène et composé d'animaux offrant un ensemble de qualités appréciables.

Quel que soit l'avenir de cet élevage, il semble qu'il doive rester localisé dans le Nivernais.

Quant à l'importance de la production de cette région, elle nous est précisée par ces quelques chiffres :

Dans la Nièvre, où se compte une population chevaline de 30.000 têtes, 1.949 juments furent saillies par les étalons de toutes sortes, dont six cents environ par les 4 percherons de l'Etat et les 15 nivernais approuvés.

Mais il existe 104 étalons de trait admis qui font de nombreuses saillies.

Les éleveurs les plus connus dans les concours sont : MM. Lhoste ; Denis, à Lys (Nièvre) ; Laporte, à Gimouille (Nièvre) ; Flameur, à Prénezay (Nièvre) ; D'Almont, à la Boulanderie (Cher) ; Gaudin, à Trévilly (Yonne), etc., etc.

DEUXIEME PARTIE

LES RACES CHEVALINES EN ANGLETERRE

CHAPITRE PREMIER

LE CHEVAL EN ANGLETERRE. — GÉNÉRALITÉS.

L'idéal anglais. — Population chevaline. — Historique de l'élevage. — Le cheval de pur sang. — Le hunter et sa crise de qualité. — Les exportations anglaises. — Exportation d'une très grande quantité de chevaux de boucherie. — L'exportation des étalons. — Rapport officiel sur les exportations des chevaux des diverses races.

La crise que nous signalons en France sur les espèces chevalines sévit aussi en Angleterre. Les causes en sont à peu près les mêmes. Mais leur répercussion y est peut-être moins profonde, parce qu'en Angleterre l'élevage n'est pas, comme chez nous, une quasi-entreprise d'Etat poussant, en fin de compte, à la surproduction de certaines spécialités, ni même un élevage

mis en tutelle, ce que supporterait difficilement le caractère anglo-saxon.

En Angleterre, dans cet admirable pays d'élevage réchauffé par le *Gulf Stream*, le grand et même le petit éleveur ont comme idéal le cheval « à long thorax, à grands rayons supérieurs, à grandes lignes en un mot, qui est le meilleur type pour toutes les utilisations, à condition de proportionner le volume, le gros ou la sveltesse au but utilitaire poursuivi » (Jacoulet).

On y attache aussi une importance supérieure à l'alimentation, à la gymnastique fonctionnelle. On y excelle dans l'art de la sélection, soit pour les chevaux de course, soit pour ceux de trait, et dans celui si délicat du croisement.

2.750.000 chevaux environ vivent sur le Royaume-Uni, dont les meilleurs centres de production sont l'Irlande, le Yorkshire, le Cumberland, le Cleveland, le Norfolk, l'Essex, le Lincolnshire, le Northumberland, le Cambridgeshire, le Suffolk, le Devonshire, le sud-ouest de l'Ecosse...

Pour se rendre compte de l'état de l'élevage

anglais, lequel, malgré le tempérament sportif des insulaires, ne fut pas toujours aussi prospère que l'on pourrait le croire, il est nécessaire d'étudier, dans un rapide historique, le développement des races indigènes jusqu'à la constitution de la race des chevaux de pur sang, des *Thoroughbred*, afin de pouvoir mieux comprendre l'influence de ces derniers sur toute la production actuelle.

L'Angleterre, en effet, possède des races de chevaux de service et de trait de tout premier ordre. Elle ne « fait » pas, comme pourrait le croire le légendaire M. Prud'homme, que des pur sang.

L'élevage, assez loin à travers les âges, a, comme caractéristique, la lutte continue contre le nanisme chevalin. Jamais il n'y eut, jusqu'aux temps modernes, assez de grands chevaux pour la consommation. Des poneys, on en trouvait tant qu'on voulait, car le sol les produisait comme les landes des bruyères ; et les races de chevaux importées ou grandies redevenaient vite petites par suite de misères physiologiques.

Au début du moyen âge, le poids de l'armement augmentant sans cesse, les issus d'orientaux se trouvèrent trop légers. Il fallut, dès le XIIIe siècle, avoir recours au sang flamand, ainsi qu'à celui des forts andalous. Ces croisements continuèrent au cours du XIVe siècle. Nous voyons donc le fond des races indigènes se former, prendre du gros avec les flamands, danois, allemands, et maintenir cependant son influx nerveux grâce au croisement avec l'andalou si imprégné lui-même de sang oriental.

L'année 1377 vit le premier match, genre course. Il eut lieu entre le Roi et le comte d'Arundel. L'enjeu était de 20.000 livres, que perdit Sa Majesté.

Les bons grands chevaux, en somme, étaient rares, au point qu'en 1484 Henri VII en défendit l'exportation et qu'Henri VIII, par une série d'édits draconiens, essaya d'anéantir la race prolifique des poneys, tant il était difficile de remonter la cavalerie en chevaux de taille convenable. Ce roi, cette fois mieux inspiré, organisa la surveillance des étalons et les courses de sélection entre les chevaux de ses propres haras. Notons qu'on y rencontrait surtout, depuis le

don fait en 1513 par le duc de Mantoue, une majorité d'étalons napolitains. Ces derniers, plus forts que les andalous, restèrent assez longtemps à la mode auprès des grands seigneurs, qui se montraient de passionnés et luxueux éleveurs.

Au XVIe siècle, le goût sportif sous Edouard VI s'affirma, mais, du temps de la reine Elisabeth, la moyenne des chevaux anglais, au dire des amateurs étrangers, était plutôt déplaisante dans son modèle et sans valeur.

Peu à peu, cependant, l'évolution de l'armement, du harnachement vers des modèles plus légers, amena l'évolution des races chevalines anglaises vers un type également plus léger, plus distingué, plus « qualitueux ». L'équitation, et surtout celle du manège à l'italienne, était en grand honneur.

Henry VIII créait le champ de course de Newmarket et entretenait des haras. Il encouragea de nombreuses importations d'espagnols, de barbes, d'orientaux. Mais au XVIIe siècle, les gens sensés protestèrent si énergiquement contre l'allégement général des races, qu'on dut en arriver à imposer les riches propriétaires de

chevaux de course, sans ralentir d'ailleurs leur zèle. Cromwel déclara même les courses illégales, tout en encourageant d'autre part l'élevage du cheval militaire et de service.

A la Restauration, la réaction, naturellement, eut lieu. Charles II, grand amateur de courses, les favorisa de tout son pouvoir. Il les dota de prix en numéraire, au lieu de la modeste clochette d'argent que jusque-là gagnait le vainqueur. Les paris passionnèrent la cour, la ville et même les faubourgs. Mais le plus grand titre sportif de ce monarque fut d'avoir acquis les célèbres juments orientales qui, sous le nom de *King's-mares*, devinrent la souche de la race pure actuelle.

Enfin, au XVIIIe siècle, sous Guillaume III, fut importé *Byerley Turc*, un ancêtre, puis sous la reine Anne, *Darley Arabian*, un autre ancêtre. Enfin, sous Georges Ier, avec d'autres nombreux orientaux, *Godolphin Arabian* (1724), le troisième ancêtre.

Au cours du règne de Georges II, *Blaze*, par son descendant le célèbre *Schales*, fonda la race des *Hackneys du Norfolk*, ce qui fut une heu-

reuse création, bien qu'on en ait un peu abusé de nos jours.

Celle du *Jockey-Club* en 1750 ne lui céda en rien ; c'est même une des dates les plus importantes dans l'histoire, non seulement du turf, mais de l'élevage anglais tout entier, disons même de l'élevage mondial.

Remarque curieuse, ce ne fut qu'en 1780 que la mode s'implanta en Angleterre de la chasse à courre à la queue des chiens, comme elle se pratique actuellement. « Ce sport était entouré jusque-là de tant de précautions qu'elles prêteraient à rire si on les rapportait ! »

En 1784, le premier *Mail Coach* se rendit de Londres à Bristol, au train de 119 milles en 17 heures (192 kilomètres en 17 heures, soit 11 km. 200 à l'heure), grâce à Mac-Adam, le constructeur de routes. Et grâce à Mac-Adam, encore, on fut amené à produire des chevaux de harnais, forts autant que possible, mais avec de la vitesse et par conséquent du sang.

De 1820 à 1830, Georges IV, s'il s'intéressa aux courses, encouragea aussi le cheval d'agriculture auquel il supprima le lourd impôt établi par Pitt. Les routes allaient s'améliorant et, pa-

rallèlement, le cheval de trait léger. Le *Coach* de Londres à Exeter, etc., faisait maintenant ses 16 kilomètres à l'heure. Ce fut le beau moment de l'élevage du cheval de qualité en Angleterre. Elle pouvait se glorifier d'avoir les meilleurs chevaux du monde, en courses, au harnais et sous la selle.

Hélas ! le chemin de fer porta un rude coup à cette prospérité du cheval de service, car l'essor des courses suivit, au contraire, une progression parallèle à celle des chemins de fer. Les rapports parlementaires de l'époque signalent la gravité de la crise. Un cheval qui, jadis, valait 40 livres, ne se vendait plus que 17 ou 18. Seuls, les chevaux de selle trouvaient amateur, mais à des prix inférieurs.

Le rapport de la Commission présidée par Lord Roseberry permet de croire que la crise était en partie conjurée vers 1873. Il déconseille en effet, comme attentatoire à la liberté individuelle, le projet de confier l'élevage à une administration des Haras, panacée proposée par quelques-uns, mais il voudrait, — car trop d'étalons sont inférieurs et tarés, — que de fortes primes encourageassent les propriétaires de

bons et sains étalons et que tout impôt sur le cheval fut supprimé.

Le rapport certifiait la présence de nombreux pur sang, d'assez nombreux hunters, bien que très chers, mais il déplorait que les chevaux de labour fissent presque absolument défaut, — l'élevage du bétail étant le plus rémunérateur, — et que les traits légers, Cleveland et Hackneys, fussent rares au point que les importations augmentaient en progression inquiétante.

Cependant, en 1887, Lord Ribblesdale, à la Chambre des Lords, put déclarer que l'élevage *Shire* et *Clydesdale* s'était beaucoup amélioré, mais que le demi-sang type militaire restait difficile à trouver. On fit alors une enquête auprès des éleveurs, sorte de referendum très à la mode en Angleterre, à la suite de laquelle furent créés des *Queen's Premiums*, aujourd'hui *King's Premiums*, en faveur d'étalons de croisement utiles à l'amélioration des races de demi-sang. Cette mesure eut une influence excellente, décisive même sur la qualité des produits, sinon sur leu rnombre, puisqu'en 1904 l'enquête de la *Hunter's improvement Society* fit ressortir la même pénurie, surtout pour le demi-sang de selle.

L'enquête de 1911 constata une crise de qualité assez sensible pour que l'Etat allouât un million d'encouragement à l'élevage hunter et à l'achat d'étalons de pur sang de croisement aptes, car les Anglais, en effet, ne comprennent pas un cheval de selle pour fort poids qui ne soit ou de pur sang ou très près du sang, le sang étant un facteur plus important peut-être que la masse pour garantir l'aptitude à porter du poids aux allures vives.

Depuis un temps relativement rapproché, existent en Angleterre des Syndicats d'élevage et Sociétés d'encouragement dont l'effet utile a été très sensible. Ces sociétés surent s'opposer à l'engouement exagéré pour le croisement « quand même » du cheval de pur sang d'extrême vitesse avec les races de service, engouement qui, en Angleterre comme en France, causa bien des mécomptes dans la production.

En résumé, la crise actuelle du demi-sang hunter et de service a pour causes la rareté des poulinières, le nombre insuffisant et la mauvaise répartition des bons étalons de pur sang, l'abus de déplorables étalons de pur sang, l'absence de débouchés rémunérateurs pour les *naisseurs*.

Les remèdes préconisés par les Comités compétents sont : l'emploi d'étalons de pur sang de croisement sélectionnés par les *King's Premiums*, leur judicieuse répartition selon la nature des poulinirèes. Ces étalons sont de deux types : les pur sang pour les grandes et puissantes poulinières et les demi-sang hunters issus du pur sang, pour les petites poulinières de bonne qualité. Enfin l'augmentation de primes de toutes sortes, dont surtout des primes de conservation.

Ajoutons que l'automobilisme augmente encore l'état inquiétant de l'élevage du demi-sang des deux côtés de la Manche, avec cette différence toutefois que l'Angleterre souffre de la raréfaction, voulue par les éleveurs méfiants, du stock chevalin de demi-sang, et la France, d'un état artificiel de surproduction maintenu, comme nous l'avons déjà dit, en vue de la mobilisation, état des plus alarmants à tous points de vue.

LES EXPORTATIONS ANGLAISES.

L'Angleterre, de 1861 à 1865, exportait une moyenne de 4.302 chevaux. Cette moyenne, pour

la période de 1906 à 1910, est montée à 57.789 chevaux pour une valeur totale de 1.293.938 livres. Somme qui, aux yeux des observateurs superficiels, mettrait la valeur de chaque animal exporté à quelques centaines de francs seulement. Mais le *Report of the Departemental Committee* sur l'exportation anglaise (1911) fait remarquer que le plus grand nombre de chevaux exportés était constitué par des animaux destinés à la boucherie continentale *via* Belgique (30.206) et *via* Hollande (19.957).

Bien au contraire, au point de vue du bénéfice réalisé sur ses exportations, l'Angleterre se déclare satisfaite, surtout si elle considère les étalons destinés aux pays non anglais. En 1909, il a été exporté 733 étalons, déclarés en douane 2.763.150 francs, soit 3.630 francs par étalon. La moyenne des cinq années précédentes avait donné une moyenne de 4.450 francs par étalon. Les plus gros acheteurs furent les Etats-Unis et la République Argentine, cette dernière payant ses étalons le double plus cher que les Etats-Unis.

Les pays anglais ont acheté à la mère patrie, en 1909, 391 étalons au prix moyen de 3.030 francs, exportation répartie entre le Canada, l'Australie et la Nouvelle-Zélande. Ces dernières ont reçu surtout des étalons de trait, — valeur moyenne 5.000 à 6.000 francs. Le Cap en a acquis 53 à 3.770 francs par tête.

En résumé, exportations d'*étalons* :

Pays non anglais.	753 étalons.
Pays anglais.	591 —
Total.	1.344 étalons.

Nous extrayons du même rapport officiel anglais les renseignements ci-dessous qui font bien comprendre l'état relatif actuel des divers élevages.

Les *Cleveland bays* et les *Yorkshires* (carrossiers) s'exportaient jadis en nombre considérable, pour les Etats-Unis et l'Argentine. Ils sont aujourd'hui victorieusement concurrencés par les chevaux allemands et français. Les éleveurs anglais, pendant la période de prospérité commerciale, ont négligé la sélection des étalons et ont vendu beaucoup de leurs meilleures juments. Ce qui reste, cependant, est capable,

quand on le voudra, de répondre de nouveau aux demandes.

Le *Clydesdale* (trait écossais). — Cette production satisfait tout à fait ses éleveurs qui s'efforcent de répondre aux demandes qui sont extrêmement nombreuses. C'est le Canada qui est le meilleur client. Par contre, les envois en Argentine et en Allemagne se raréfient, sans doute à cause des progrès de ces derniers élevages.

Le *Hackney*. — La Hackney Horse Society avoue une très petite baisse. Son élève est envoyé dans presque tous les pays. La France (Haras nationaux) en est une des plus grosses acheteuses. Les exportations en Italie ont diminué.

Le *Hunter* — La *Hunters improvement Society* déclare une exportation assez forte pour la Belgique, la France, l'Allemagne, l'Italie. Mais, en l'état actuel, cette exportation n'a pas de répercussion sur l'élevage proprement dit.

Les *polo poneys* ont une exportation très peu importante : quelques étalons cependant ont pris le chemin de l'étranger, mais ce sont de petits pur sang.

Les *poneys gallois* sont demandés par le Sud Amérique et l'Australie.

Les *Shetland* jouissent actuellement d'une telle vogue en Amérique qu'il est difficile de satisfaire aux demandes.

Le Canada réclame des *New forest ponies*.

Les *Schires* (trait anglais) subissent évidemment une crise. En Danemark, au Canada, en Argentine, les poils abondants de leurs fanons, trouvés incommodes dans les boues et la neige, les ont fait en partie évincés du marché étranger. Ils sont remplacés par des belges et des percherons.

Mais le Schire est de vente courante et rémunératrice dans son propre pays où il ne peut être remplacé par aucun autre.

Le *Suffolk* est un cheval très recherché dans les colonies anglaises ; la demande en est notablement plus forte que l'offre. Les progrès de cet élevage sont certains et, en 1910, 26 0/0 des chevaux inscrits au Stud book ont été vendus à l'étranger, principalement en Canada, Argentine, Nouvelle-Zélande, Australie, quelques-uns dans le Sud africain. D'anciennes relations, interrompues depuis quelques années, ont repris avec la Russie.

Le rapport signale la concurrence des che-

vaux de trait belges, allemands et français, ces derniers spécialement demandés par l'Argentine, la Colombie, le Brésil...

LE PUR SANG ARABE EN ANGLETERRE [1].

En Angleterre, l'élevage proprement dit du pur sang arabe n'existe pas. Quelques éleveurs s'amusent à en produire. M. Blunt Wilfrid en envoya à l'Exposition de 1900 qui n'étaient point suffisamment bâtis en utiles étalons de croisement. Les quelques étalons existant en Angleterre sont employés à faire, avec les poneys indigènes, des *polo-ponies*. On croise, par exemple, une ponette avec l'arabe et la pouliche obtenue avec l'étalon poney indigène amélioré, et les produits de ces derniers avec des pur sang spécialement choisis. Ainsi la taille est augmentée, le sang acquis, et rien n'est perdu des qualités originelles, fond, sobriété, endurance, rusticité, des excellents poneys indigènes.

1. Nous ne traiterons pas ici de l'élevage du cheval de pur sang en Angleterre : c'est une question beaucoup trop importante et complexe pour ne pas être résolue par un spécialiste plus averti que l'auteur de cet ouvrage.



Etalon shire.



Hunter anglais.



Poulinières shires.

CHAPITRE II

LE HACKNEY DU NORFOLK OU TROTTEUR ANGLAIS.

Origines du Hackney. — Historique. — Les chefs de race. *Shales*. — La *Hackney Horse Society*. — Le Norfolk en France. — *Corlay*. — Les étalons importés en France.

Mais qu'est donc ce trotteur anglais, ce hackney, ce Norfolk auquel on doit attribuer l'évolution trotteuse de la race normande dont nous avons parlé plus haut ?

On n'est pas très d'accord sur ses origines. Tout jadis, le petit bidet trotteur se nommait *nag* (du vieux mot saxon *knegan*). Après la conquête normande, ce bidet prit le titre de haquenée, vocable qui, anglaisé, devint hackney.

Le hackney, dont le centre de production était le Norfolk, fut la monture des chevaliers. Cette race indigène reçut une abondante et quasi continue infusion de sang oriental plus ou moins pur, mais qui lui donna une endurance proverbiale à cette époque. Tant que les routes n'existèrent qu'à l'état de pistes, le hackney

resta cheval de selle et tout spécialement cheval de voyage ; dès que les voies de communications se furent améliorées, on l'employa comme cheval de coche. Il fallait donc des sujets plus compacts. Des croisements avec les lourds carrossiers du Yorkshire ne réussirent pas. On revint au croisement barbe et arabe, avec de bonnes juments, parfois écossaises. Les produits n'étaient pas grands, 1 m. 52 à 1 m. 55, mais ils étaient de première qualité comme service attelé, avec des allures vites et brillantes. Et, à cela, rien d'étonnant, car parmi les étalons orientaux, certains trottaient très vite. On cite *Infidèle*, par *Turk*, qui couvrait, au trot, 24 km. 500 en une heure.

Certains auteurs assurent que beaucoup de poulinières furent hollandaises, mais ce qui est certain, c'est qu'on employa souvent le pur sang comme étalon.

Le père qui donna le premier à la race des hackneys du Norfolk et des comtés voisins le modèle moderne est *Shales*, né en 1755 ; son père était fils de *Flying Childers* ; sa mère était une trotteuse avec beaucoup de sang barbe, mais très commune. Ses descendants furent des trot-

teurs remarquables et des étalons de premier ordre.

On décrit ainsi, en 1825, le bon trotteur *Marshland Shales*, un des fils de *Shales* : « Taille, 1^m 49 fort, encolure très grosse, pur sang dans son arrière-main, grosse tête de cheval de labour ; peut porter 126 kilos ; trotta une fois 27 km. 297 en une heure sur une route dure et sous 77 kilos. » Ce *Shales* est devenu un chef de race dont les produits, pleins de qualité, sont très supérieurs aux autres et qui, avec un bon croisement de sang, peuvent donner de bons chevaux de selle.

On peut imaginer combien ces anciens hackneys, sélectionnés par le record sur route, étaient supérieurs aux hackneys d'aujourd'hui, choisis comme étalons après quelques passages à bout de longe !

Il y a une trentaine d'années, on accoupla l'étalon hackney et de bonnes juments pour obtenir des troupiers. Mais, aujourd'hui, que la cavalerie use plus du galop que du trot, l'issu de hackney, — sauf exception, car il y a d'excel-

lents hunters avec du sang hackney, — sera toujours en Angleterre considéré plutôt de voiture que de selle. Quand on tenta d'introduire, il n'y a pas longtemps, l'étalon hackney en Irlande pour grossir la race de selle, l'indignation fut telle qu'on dut abandonner au plus vite ce projet.

Sire Walter Gilbey, grand éleveur de hackneys, en fondant la *Hackney Horse Society* en 1884, devint le bienfaiteur de plusieurs comtés. Depuis lors, cet élevage, conduit rationnellement, orienté vers le trot brillant et relevé, est devenu une entreprise industrielle des plus prospères, car l'attelage de luxe, en Angleterre et en Amérique, réclame de ces chevaux à actions extravagantes obtenues parfois par les procédés les plus saugrenus. Certains de ces chevaux ont atteint de très hauts prix : 20.000, 70.000, 125.000 francs. Des sujets moyens, à hautes actions, se payent facilement 10.000 francs, au minimum. La valeur des reproducteurs est encore plus élevée. En dehors du service de park, une paire de hackneys de grande valeur marchande

ne peut guère que « faire » tous les concours afin de ramasser tous les prix ; cela durera jusqu'à ce que son geste extravagant soit passé de mode. Qu'on nous permette de préférer à ces hackneys artificiels nos normands d'attelage de taille moyenne, si vites, si distingués et si pleins de qualité et surtout de fond.

Cependant, le hackney, quand il est réussi, est un charmant cheval, bien roulé, carré dans ses allures, élastique, harmonieux et tout à fait impressionnant dans ses beaux passages auxquels il est d'ailleurs dressé, comme un cheval de cirque. Mais quand il est manqué, ce qui lui arrive assez souvent, c'est un vilain animal, cassé en deux, boudiné, au mauvais dos, aux genoux renvoyés, à la membrure légère et bon à pas grand'chose, sauf à tirer la voiture d'un parvenu.

Le hackney moderne ne vaut donc pas, à beaucoup près, l'ancien hackney. Certes, il serait impossible d'en trouver un qui remplît le rôle de ce *Norfolk Phenomenon* auquel le trotteur français doit tant, ou de ce *Flying Cloud*, le père du célèbre Norfolk breton *Corlay !*

Cependant, non seulement les Haras étrangers, mais encore nos Haras nationaux en achètent tous les ans comme étalons.

Bien que — à cause, paraît-il, de l'insuffisance de nos crédits — les sujets amenés en France soient critiquables en bien des points, — trop grands, généralement, et mal membrés, — les Norfolks, dont la race est bien fixée et, en somme, pleine de sang, ont l'avantage de léguer justement ce sang, en même temps que leur volume un peu arrondi et leurs allures relevées, à des races assez communes qu'il serait très difficile d'anoblir sans en alléger le squelette. Nous parlons ici du postier breton.

On réussit, parfois, dans le Gers, chez de très bons éleveurs, mais seulement chez eux, le croisement anglo-arabe Norfolk.

Des derniers renseignements reçus, il ressort que la vogue du hakney serait en décroissance en Angleterre ; il semble, au contraire, qu'en tant que cheval de luxe, on en rencontre davantage en France, dans les concours.

CHAPITRE III

LE HUNTER IRLANDAIS ET ANGLAIS.

Définition du hunter. — Ses aptitudes. — Sa dose de sang. — Esprit sportif des Anglais de toutes classes. — L'ancien hunter. — Le hunter moderne. — Les deux classes de hunters : anglais et irlandais. — Formule d'élevage de hunter. — Pays d'élevage du hunter anglais. — Pays d'élevage du hunter irlandais. — La crise. — Les exportations. — Méthodes anglaises.

Si l'on compare les chevaux anglais aux autres chevaux de l'ancien et du nouveau monde, employés aux mêmes usages, ceux qu'on nomme les *hunters* doivent occuper la première place, qu'ils soient anglais ou irlandais.

Qu'est-ce, à proprement parler, qu'un hunter ? La meilleure définition en est donnée par M. Jacoulet, dans son excellente *Hippologie*. « C'est, écrit-il, un métis industriel ne se reproduisant qu'exceptionnellement ; à chaque génération, on revient au croisement de la jument du pays, ou améliorée, avec le pur sang étoffé, dit de *croisement* ».

Le hunter est, par ses aptitudes, un cheval de

chasse à travers pays « remarquable par la puissance de son squelette et par un ensemble attestant la prédominance sur l'appareil digestif des appareils respiratoires, musculaires et nerveux. De cela découlent une grande puissance de travail, une persistante énergie et une facilité extraordinaire pour porter de gros poids, sans fatigue, malgré la vitesse des allures ; toutes ces qualités en font aussi un excellent cheval de service à l'attelage.

Le hunter, en Angleterre, n'est pas forcément de demi-sang. Beaucoup de chevaux de pur sang sont, en effet, qualifiés hunters quand ils possèdent les aptitudes qu'on réclame en Angleterre du cheval de chasse. Mais, pur sang ou non, le hunter doit avoir « une tête comme un serpent, une peau comme une souris, un œil comme une femme, brillant, doux et brun, un rein et un dos à porter une maison et des membres pour l'enlever par-dessus une ville. » (Wythe Melville.)

Nous avons vu que la chasse à travers pays,

derrière les chiens, ne daterait en Angleterre que de la deuxième moitié du XVIIIe siècle. Mais les Anglais de toutes les classes de la société, empoignés, naturellement, par le côté plus sportif que vénerie de leurs chasses au renard, vrais *cross-countries* déguisés, s'y livrèrent avec ardeur. L'élevage du hunter fit de très grands et rapides progrès. La fonction crée l'organe ; une race de chevaux de selle ne vaut que par la qualité sportive de ceux qui les emploient. C'est aussi pour cela qu'en France, où on ne monte pas à travers pays, non seulement il n'existe pas une production hunter, mais encore on ne compte que de très rares éleveurs et, disons-le, assez peu de cavaliers en dehors de l'armée, capables même de comprendre ce que c'est qu'un hunter. De là naissent toutes nos oiseuses et ridicules discussions sur le hunter ou même le simple cheval d'armes. Un des plus notoires groupements agricoles français n'a-t-il pas été jusqu'à mettre en concours ce sujet : « *Quel est le meilleur modèle du cheval de selle ?* »..!

En Irlande, une longue expérience, la force même des choses ont consacré l'excellence d'une formule qui peut servir de modèle à

tous ceux qui ignoreraient ce qu'est un cheval de selle et comment on peut le produire.

Jadis, le hunter était, généralement, plus râblé, plus corsé qu'aujourd'hui. Il était aussi plus lent ; mais les méthodes de culture, et par conséquent les méthodes de chasse ayant évolué, le modèle des chevaux de chasse et leurs aptitudes se sont également modifiés. Les hunters, tout en restant forts et osseux, sont devenus plus longilignes, — avec cependant une tendance à l'allégement dans la moyenne production. Ceux qu'on prime le plus volontiers aujourd'hui, à Islington et à Dublin, ont toute l'apparence de très forts pur sang, d'autant plus que la mode est de leur laisser la queue longue.

On peut diviser les hunters en deux catégories : les anglais et les irlandais, bien que dans chacune de ces catégories il y ait aussi des modèles bien différents ; on peut y ajouter, si on veut, pour faire plaisir « à ces vantards du Leicestershire, fiers comme des aigles et jaloux comme des filles » (Sydney), une

troisième classe, les hunters du Leicestershire. Ces derniers ne sont pas toujours ceux nés dans ce comté, mais bien ceux qui sont capables d'y chasser et qui, par conséquent, possèdent train, puissance au saut, fond, le tout au maximum. Mais en Leicestershire, comme partout, les qualités d'un cheval de chasse dépendent beaucoup de celles de son cavalier et de son avoine.

Les hunters de première classe se payent couramment de 12.500 à 25.000 fr. ; et 20.000 fr. est le prix moyen des premiers lauréats des concours d'Islington et de Dublin.

Le *hunter anglais* se présente, nous l'avons dit, sous un type très modernisé. On l'obtient, en effet, par l'emploi du pur sang, avec les juments soit qualifiées hunter, soit indigènes améliorées. Car il est rare que le fils d'une jument de trait, et du meilleur pur sang de croisement qui soit, puisse être autre chose qu'un élément de transition, un échelon dans l'amélioration et non un vrai cheval de selle.

L'élevage du hunter, étant une production toute spéciale, reste forcément limité en nombre. La *Hunter's improvement Society* n'inscrit guère que 500 juments et 25 étalons *tous les deux*

ans ; pour tout le Royaume-Uni, cela n'est pas beaucoup.

La même enquête signale comme bons centres d'élevage, le Durham, l'Essex, le Surrey, le Gloucestershire, le Lancashire, le Middlesex, le Montgommeryshire, le Northumberland, le Sussex, le Yorkshire, le Kent, le Lincolnshire, le Hamsphire, le Strospshire ; en Ecosse, le Selkirk et le Fifeshire — chacun de ces pays avec un nombre de poulinières très différent — mais, presque partout, dit ce rapport, « insuffisantes en nombre et en qualité », et cela, surtout, constitue la crise du hunter dont il sera parlé plus loin.

Le *hunter irlandais* diffère du hunter anglais en ce sens qu'il est, qu'il était, surtout, de sa nature, plus petit, plus heurté dans ses lignes, plus hanchu. On lui accorde aussi beaucoup plus de fond et d'endurance et une aptitude remarquable et héréditaire au saut. Mais le type ancien tend à disparaître. Quelques élevages cependant conservent encore les caractères primitifs et la couleur de la robe qui était généralement grise.

Les centres possédant actuellement, d'après l'enquête de 1904 de la *Hunter's society*, les meilleures poulinières seraient : Down (100 juments), Clark, Ormond, Thomastown, ces quatre districts cités pour la qualité des juments ; Ballymena 20 (juments), Cork (50), Galway (60), Kildare (100), Sligo (600 dont 20 0/0 seulement sont aptes à produire des hunters), Tullamore (25), Waterford (400, mais beaucoup insuffisantes), etc. Ces chiffres sont cités parce qu'ils permettent de se rendre compte que la production hunter, si elle est de beaucoup supérieure en qualité, est insignifiante en quantité comparée à notre stock d'anglo-normands de demi-sang.

L'industrie hunter subit aussi une crise très sensible. On se plaint de ce que les prix, dans leur ensemble, ne soient pas assez rémunérateurs, que les bonnes juments s'exportent, disparaissent pour l'élevage en nombre très considérable, que le paysan préfère élever du gros trait et surtout qu'il consacre à la production hunter, en Angleterre comme en Irlande, des

juments inférieures qu'il offre à de mauvais étalons de pur sang appartenant à des particuliers besogneux [1]. Cette situation inquiète d'autant plus l'opinion publique que l'Angleterre doit bientôt arriver à l'organisation d'une cavalerie militaire permanente et à effectifs chevalins complets, ce qu'elle est loin de posséder actuellement.

En effet, 9.046 chevaux y remontent, actuellement, 14.404 hommes. Ce procédé économique fait marcher à pied 5.000 cavaliers. La *Yeomanry*, 12.000 hommes environ, possède des chevaux en propre. Les Remontes achètent annuellement environ 2.842 chevaux, entre 1.085 francs et 1.312 francs. Une réserve de 3.500 chevaux de selle doit, moyennant pension de l'Etat, rester aux mains de ses détenteurs (*Les Remontes européennes*, Goldbeck).

L'Italie, l'Allemagne, l'Espagne, la Hollande, la Belgique, la Russie, achètent des hunters anglais pour remonter leurs écoles de cavale-

1. Voir l'excellent ouvrage de M. Meuleman, *Le demi-sang en Irlande*.

rie et leurs officiers. En France, les Remontes militaires, depuis une vingtaine d'années, n'achètent plus de chevaux étrangers. Aussi les reprises de carrière de Saumur avaient-elles baissé de pied depuis que les derniers « irlandais » en ont disparu. Elles reprennent, aujourd'hui, de plus en plus de qualité depuis qu'elles sont composées d'issus de pur sang anglo-normands, dont quelques-uns peuvent soutenir la comparaison avec ses meilleurs hunters, car rien ne nous empêche d'en avoir d'aussi bons qu'en Angleterre dès que nos procédés d'élevage seront devenus rationnels.

Ne nous faisons pas d'illusions, cependant, les demi-sang galopeurs pour forts poids, ne naisssent pas d'éléments insuffisants. Ce n'est pas en Angleterre qu'on prétendrait obtenir des galopeurs avec l'étalon trotteur. Une telle proposition risquerait d'y rendre à jamais ridicules les malheureux qui oseraient l'émettre.

Voici, en résumé, les procédés anglais : la *Hunter's improvement Society*, en dehors de laquelle aucun élevage de hunter n'existe, n'inscrit à son *Stud book* que les étalons : 1° ayant mérité la qualification par les

courses (*Jockey-Club* ou *National hunt Rules*) ; ceux de demi-sang dont un des ascendants a eu des performances analogues ; ceux dont le père ou la mère ont produit des vainqueurs dans lesdites courses ; — 2° ceux qui sont qualifiés de droit par leur généalogie, savoir ceux qui descendent depuis la 4e génération de pur sang ou d'étalons et de juments hunter qualifiés.

Quant aux juments, pour être qualifiées hunter, elles doivent être issues d'un ascendant qualifié et avoir été primées dans un concours ; être reconnues saines et nettes, quand un de leurs produits a été primé dans un concours hunter, et *à condition* que ces juments soient issues d'un pur sang ou d'un hunter qualifié ; les juments qui sont primées par la Société ou par la *Royal Dublin Horses Society* ; non seulement la jument doit être saine et nette et reconnue apte à la production hunter, mais elle doit toiser au moins 1 m. 54.

Cependant la H. I. S., jugeant qu'il était de son devoir, après avoir favorisé l'élevage défaillant du hunter de haute qualité, de ne pas oublier celui du cheval de selle ordinaire, a décidé de ne pas se montrer trop exclusive. Elle publie



Carrossier Cleveland.



Hackney anglais.



Polo poney anglais.



Polo poney anglais.

maintenant un supplément à son stud-book. Pour être enregistré au principal, il suffit que le sujet ait deux générations de pur sang ou de hunter qualifié (au lieu de quatre). Dans le second, on enregistre les descendants, par le père seulement, d'étalons hunters. Les mères peuvent être alors de toutes sortes : hackney, yorkshires, shires même... Cela donne des animaux de seconde catégorie qui sont loin de valoir nos issus du pur sang et de la jument trotteuse anglo-normande, presque toujours, elle-même, de très bonne origine.

En résumé, quand les hunters ne sont pas de pur sang, ils sont, et c'est le plus grand nombre, issus de juments à 50 0/0 ou à 75 0/0. Les étalons primés aux *King's premium* (l'étalon primé dans une exposition royale doit saillir au moins 50 juments au prix de 42 s.) sont toujours de pur sang. *Ils ne sont pas choisis sur leurs performances, mais bien sur leur modèle.* Aussi, souvent, ces étalons pur sang hunter sont-ils forts, compacts, épais et sans prétentions à la vitesse en course, ainsi que devraient toujours être de bons étalons pur sang de croisement.

CHAPITRE IV

LES CARROSSIERS ANGLAIS.

Spécialisation du carrossier. — Les carrossiers du Yorkshire et ceux de race Cleveland. — Les carrossiers normands à Londres.

Les carrossiers anglais ne sont pas proposés comme bons à tout faire. Ils se spécialisent dans le harnais. Leur production paraît restreinte et pas toujours réussie, puisqu'au moment du sacre de S. M. Edouard VII, on ne trouva pas en Angleterre de carrossiers de gala suffisamment beaux pour cette cérémonie. On dut les chercher sur le continent et ce fut en Allemagne qu'on découvrit les lourds et pompeux animaux nécessaires.

Les Cleveland et les Yorkshire d'aujourd'hui sont des carrossiers qui peuvent être rangés sous la même étiquette, bien que deux sociétés s'en occupent, la *Cleveland bay horse Society of Great Britain and Ireland* et la *Yorkshire coach*

horse Society. On doit se souvenir que le Cleveland est un district du Yorkshire.

La race des carrossiers du Yorkshire est une des plus anciennes d'Angleterre. Mais, de nos jours, qu'ils soient forts et solides en Northumberland, corrects sur les bords de la Tess (Cleveland), du type moyen dans le Sud, ces chevaux ne ressemblent que de bien loin à ceux qui tiraient à bonne allure les lourds coachs de l'ancien temps. Ils furent croisés depuis avec les orientaux, et plus récemment avec les pur sang. Ces derniers leur donnèrent ce modèle fashionable et cette légèreté d'allures exigées par l'état des routes, des voitures et des mœurs modernes.

Dans le Yorkshire, on trouve, au célèbre marché de Howden, des animaux bai clair ou foncé, aux crins assez fournis, de 1 m. 62 à 1 m. 75, à la tête élégante, bien membrés, bien musclés selon leur travail, car ils ne manquent pas de squelette. La croupe est puissante et bonnes les articulations. Leur tenue est belle sous le harnais, surtout à des voitures légères. Mais le dos est mou, le garrot monte vers l'encolure au lieu de descendre vers le dos, et beaucoup sont longs et cylindriques. Leurs

allures sont brillantes, faciles, dégagées, disons le mot, fashionables. Mais ils ne possèdent pas le « coup de piston » du hackney et du trotteur normand. Toute une famille des Yorkshire descend par les pères en droite ligne de *Darley Arabian*, par *Raimbow*, lequel illustra aussi une famille de Cleveland.

L'origine des *Cleveland Bays* ou *Chapman horses* daterait, d'après les uns, du milieu du XVIIe siècle, où on croisa la jument indigène avec le pur sang. Ainsi, depuis plus de cent ans, le *Chapman breed* forme une race bien fixée dont on possède le glorieux pedigree. Comme les Yorkshire, les Cleveland furent des chevaux de coach d'un certain poids. Aujourd'hui, ils sont plus légers que jadis, un peu moins grands que les Yorkshire, à peu près du même modèle que ceux-ci, uniformément bai brun foncé avec, prétend-on, des reflets dorés. Souvent on constate des zébrures noires au bras et au bas de la cuisse. Toute tache blanche est proscrite, sauf une petite étoile en tête.

L'élevage du carrossier de luxe ne donne pas une production très nombreuse. On sait que les Anglais riches, jusqu'à présent du moins, se servent à Londres de locatis ; ceux-ci sont pour la plupart attelés de carrossiers normands. Mais aux écuries du Roi, sur 140 chevaux de selle et d'attelage, presque tous sont fort beaux et du Yorkshire. Dix normands fort appréciés y représentent aussi l'élevage français.

La traction automobile menace les éleveurs de chevaux d'attelage autant sinon plus qu'en France. En effet, on ne comptait à Londres en 1904 que 2 taxi-autos contre 1.157 cabs à chevaux. En 1910, le nombre des taxi-autos s'était élevé à 6.336 contre 4.701 cabs; en 1913, il ne reste plus que très peu de Hansom's. Et dans le reste de l'Angleterre l'automobilisme fait également de foudroyants progrès. On notera qu'en Angleterre la crise chevaline due à l'automobilisme ne menace point l'élevage du cheval de selle, car ce dernier n'est point assuré, comme chez nous jusqu'à ces dernières années, par le trop plein de la production carrossière.

CHAPITRE V

LES PONEYS ANGLAIS.

Leurs utilisations. — Races diverses. — Les hackney poneys. — Les polo poneys. — Les polo poneys en France.

On apprécie hautement la valeur des poneys anglais, — modernisés bien entendu, — depuis la vogue du jeu de polo et surtout depuis les guerres coloniales, celle notamment du Transvaal.

Ils sont si utilisés en Angleterre comme chevaux de service, attelés et montés, que la production nationale étant parfois insuffisante, il en est, d'après le Dr Goldebeck, importé un certain nombre de Norvège et de Russie.

L'amélioration s'est emparée des diverses familles de poneys, dont les troupeaux vivent encore souvent à l'état demi-sauvage.

On les rencontre dans les contrées jadis pauvres ou qui le sont encore restées, dans le Hampshire, à New-Forest, dans le pays de Galles, dans le Cumberland et Westmoreland,

en Irlande, dans le Connemara ; en Ecosse, dans ses îles et principalement dans le Shetland.

Tous ces poneys se différencient comme type suivant leur lieu d'élevage. On pourrait écrire un volume sur chacune de ces familles que le docteur Goldbeck a étudiées en détail dans son livre sur l'élevage en Angleterre. Nous n'avons pas assez de place ici pour parler de leurs utilisations pratiques.

On emploie les Shetlandais qui sont des poneys nains, au trait, dans les galeries de mines ; puis dans les maisons bourgeoises, à la selle et à la voiture pour les enfants. Leur caractère est extrêmement pacifique. Quand ils sont adultes, sains et nets, bien dans le type de leur race et dressés, ils atteignent très facilement le prix de 500 francs, et même très au delà pour les sújets exceptionnels.

Notons une tentative très réussie de sélectionner dans la race hackney une famille de *hackney poneys*. On en voit à Islington. Ils atteignent des prix fous.

Les *polo poneys* ne constituent pas, bien entendu, une race spéciale, mais ils sont choisis parmi les meilleurs de toutes les races offrant les conditions d'aptitudes et de taille requises. Jadis, aux Indes, vers 1864, on se contentait, comme les natifs, des chevaux de 1 m. 22. Maintenant la moyenne du poids à porter étant d'environ 13 stones (83 kilos), la taille exigée se trouve portée à 14 hands 2 pouces (1 m. 47 à 1 m. 49).

Le jeu nécessite pour le cheval un déploiement de vitesse au galop et de force joint à une très grande souplesse ; il faut donc, au polo, des chevaux de tout premier ordre, poneys par la taille seulement, en somme une réduction de hunters ou de pur sang.

Aujourd'hui, la *Polo pony Society* encourage, dans les races locales, la production de poneys aptes. Elle donne des prix importants dans ses concours spéciaux et inscrit les bons reproducteurs à son *Stud-book* dont le volume contient 285 étalons et 1.705 juments (avec chapitres spéciaux pour Dartmoor, Exmoor, Fell, New-Forest, Connemara, Highland).

Les étalons améliorateurs préférés sont des

orientaux, les étalons poneys sélectionnés, et surtout des pur sang bien choisis, raçant fort et petit, avec des juments également sélectionnées d'après leurs modèles et leurs aptitudes.

Un polo-poney non dressé vaut 25 à 50 livres (625 à 1.250 francs) ; mais, s'il joue bien, son prix atteint facilement 12.000 francs et bien au delà, sans qu'entre en ligne de compte une autre considération que celle de ses aptitudes professionnelles.

LES POLO-PONEYS FRANÇAIS.

Il existe dans tout le Sud-Ouest français une très grande quantité d'individus chevalins dont la taille oscille entre 1 m. 40 et 1 m. 50. Beaucoup ont 1 m. 48, ce qui est la limite minima des achats des Remontes. Or le propre de la race anglo-arabe étant d'être de petite taille, il arrive que ces poneys accidentels sont souvent très bien faits, bien roulés, osseux, et avec de beaux membres. Ils sont aussi bons porteurs de poids que leurs frères de 1 m. 56 à 1 m. 60. Ils sont infatigables, sobres, avec des tendons d'acier, un courage à toute épreuve

une bonne humeur charmante dans le travail.

Il n'est pas vrai que le poney du Midi soit trop léger pour jouer au polo. Beaucoup de ces poneys sont aussi forts et mieux membrés que les petits pur sang anglais qui font si bon emploi au polo. Mais ils sont plus délicats dans leur bouche et demandent des cavaliers assez fins, c'est peut-être là leur plus grand défaut pour un emploi où il ne s'agit que de sport et non d'équitation.

Le Gers a la spécialité de ces poneys osseux, car les gens du peuple y aiment à courir les routes à plein train, et c'est là qu'on trouverait, je ne dis pas une grande quantité de poneys de polo, mais assez certainement pour faire baisser les prix de ces phénomènes qu'on va chercher jusqu'au Texas. Un industriel qui suivrait les commissions de remontes militaires, et qui achèterait les refusés de trois ans et demi pour défaut de taille, qui les garderait un an en les nourrissant et en les travaillant, pourrait gagner quelque argent, si toutefois un snobisme assez ridicule ne poussait certains Français à ne jamais vouloir payer à sa valeur un cheval d'origine française.

C'est sur cette remarque, qu'on peut généraliser, que je veux finir ce chapitre. « Nous autres Français » avons chez nous tout ce que nous allons trop volontiers chercher à l'étranger, d'admirables chevaux de gros trait, des anglo-normands, vendéens, charolais tous beaux et bons à l'attelage quand ils sont issus du trotteur français, et à la selle s'ils sont fils ou petits-fils du pur sang ; nous avons un des meilleurs chevaux de selle poids moyens qui soient, l'anglo-arabe du Sud-Ouest, parce qu'il est cheval de selle, *naturellement*, par atavisme... Certes, nous ne méprisons pas nos races, — car nous ne sommes pas tous snobs à ce point, — mais nous les ignorons. Puisse cette courte étude comparative de la production d'en delà et d'en deçà de la Manche contribuer à faire connaître aux amateurs de bons chevaux, que « s'ils en ont en Angleterre », nous en avons aussi en France.

CHAPITRE VI

LES CHEVAUX DE TRAIT ANGLAIS.

Le Shire horse. — Le Clydestale. — Le Suffolk.

L'industrie du trait a pris outre-Manche un grand développement, à cause des progrès de l'agriculture, des transports industriels et de l'exportation.

Beaucoup de chevaux de trait anglais se singularisent par les poils épais et très abondants qui garnissent la partie postérieure du canon, depuis le pli du genou jusqu'à terre.

On en voit les plus beaux échantillons dans les différents concours régionaux et à Londres, à celui d'Islington où ils sont admirablement présentés.

Le *Shire horse* est élevé principalement dans les districts de Humber, de Cam, dans les riches comtés de Lincoln, Cambridge, à l'ouest du Huntindonshire, dans le Northamptonshire,

Leicestershire, Nottinghamshire, dans la région de Derby, Norwich, Strafford.

Partout le modèle est assez uniforme, grâce à l'influence de la *Shire horse Society*, fondée en 1878, et dont le Stud-book comptait déjà 19.275 étalons et 34.578 juments en 1900. Cette Société est aidée dans sa tâche par la *London Cart-horse parade Society* dont le titre indique suffisamment le rôle.

L'étalon shire, avec sa taille de 1 m. 65 à 1 m. 72, est un des plus lourds des chevaux de trait. Il pèse jusqu'à 906 kilogrammes. Aussi en a-t-on vu tirer 7.000 kilogrammes sur un camion, facilement. Son encolure est longue et bien greffée ; sa tête belle a le front large ; la poitrine est bien descendue, le dos est court et fort, la hanche forte, le carré de derrière important très musclé et les articulations larges souvent bien descendues. Les tendons sont forts et les extrémités plutôt communes, bien que la robe soit presque toujours fine et soyeuse. Une « crinière » abondante pend le long de son canon jusqu'à terre où elle s'écrase, d'une façon qui paraîtrait à beaucoup de cultivateurs français plus qu'originale. Mais ce développement

pileux est nécessité par le climat pluvieux, boueux et froid, sous lequel ces animaux sont appelés à vivre.

La *Shire horse Society* a dirigé l'élevage vers un but nettement déterminé : créer et maintenir une race très lourde de chevaux de trait dont l'étalon, foncé de robe, de très haute taille, doit être du poids le plus élevé possible. Les bons sujets se paient 5 et 6.000 francs et les sujets moyens environ 2.500 à 3.000 francs.

L'exportation se fait le plus souvent pour le Canada, les Etats-Unis, la Nouvelle-Zélande, l'Australie et la République Argentine, mais c'est une exportation plutôt modeste comme nombre. Il serait facile aux races françaises de concurrencer cette exportation anglaise, si l'esprit d'initiative animait un peu plus nos éleveurs et syndicats. Cette remarque s'applique aussi aux autres races de trait anglaises dont nous allons parler plus loin.

Le *Clydesdale*, le « shire » de l'Ecosse, s'élève principalement sur les bords de la Clyde où se trouve le berceau de sa famille. Il peuple

maintenant l'Angleterre et l'Ecosse. On prétend que les clydesdales proviennent du croisement de la jument indigène avec des étalons flamands. Ils proviennent surtout d'une méthode d'élevage pratiquée pendant plus d'un siècle avec beaucoup d'esprit de suite sur les *Galloway* (bidets) du pays, dont beaucoup n'étaient que des poneys.

Le Clydesdale diffère du shire, dans sa structure générale, en ce qu'il est souvent plus long, d'une taille moyenne de 1 m. 62 qui atteint même 1 m. 72. Sa tête est plus forte, avec un chanfrein convexe souvent ; ses épaules ont la réputation d'être meilleures que celles du shire, ce qui lui donne un pas plus dégagé ; il est aussi plus long jointé et possède un peu moins de « poil aux pattes ». Ses canons mesurent jusqu'à 26 centimètres de tour et ses pieds sont parfaits. Mais son garrot est bas et noyé, son corps cylindrique souvent, sa croupe parfois maigre et courte. Il est toujours de couleur foncée, souvent belle face, et avec traces de balzanes postérieures.

Le prix moyen varie, suivant l'origine et la conformation, entre 1.025 et 3.000 francs, mais

on cite des étalons de tête ayant été payés jusqu'à 15.000 francs, ce qui est, à dire vrai, un prix exceptionnel, les très bons étalons de concours valant à peu près la moitié de ce chiffre.

Le *Suffolk horse* ou *Suffolk punch* est tout à fait différent du Shire et du Clydesdale. Alezan de toutes nuances, avec ou sans blanc, il est plus petit, 1 m. 52 à 1 m. 64, avec tendance à l'élévation moyenne de la taille. Il est aussi très bas sur jambes, au point d'avoir l'air disproportionné. Il ne possède point non plus la fameuse touffe de poils aux canons des autres races de trait anglaises. Souvent, il est bas du devant, défaut qu'on lui reprochait déjà au milieu du XVIIIe siècle, où il était déjà mentioné comme de race pure. Mais ses épaules sont longues et bien dirigées, ce qui lui vaut son célèbre pas allongé. Sa masse est phénoménale. Il mérite donc bien son sobriquet de *Suffolk punch* (tonneau).

L'élevage moderne est dirigé par l'active *Suffolk horse Society* qui, méthode à elle particulière, distribue aux propriétaires de bonnes

poulinières des bons de saillie, vend les produits obtenus, en partage le montant avec l'éleveur auquel elle facilite aussi l'achat de bonnes poulinières. Cependant la valeur marchande du reproducteur du Suffolk semble être inférieure à celle des autres races. Il s'exporte surtout en Australie et dans l'Amérique du Sud.

GUIDE DE L'ACHETEUR

DE CHEVAUX DE SELLE EN FRANCE [1]

PREMIÈRE CIRCONSCRIPTION DE REMONTE (CAEN)

DÉPOT DE REMONTE DE SAINT-LO.

Manche. — *Genre de production.* — La Manche est un pays naisseur où on trouve des chevaux de moyenne et grande taille, 1 m. 58 à 1 m. 65, du type dragon et cuirassier dans le nord du département. — Du côté de Coutances et dans le Bocage, les chevaux ont un modèle plus réduit. — On y produit aussi le type cuirassier et dragon, ainsi que dans l'Avranchain où les chevaux, un peu plus légers, ont une excellente trempe. On y rencontre un nombre grandissant d'excellents fils et petits-fils de pur sang.

1. Nous prions nos lecteurs de bien vouloir nous signaler les erreurs et omissions qu'ils constateraient dans ce Guide que nous voudrions rendre le plus pratique et le plus exact possible.

Le département de la Manche est une des régions de France les plus intéressantes à explorer, tant à cause du nombre que du modèle et de la qualité de ses chevaux. C'est dans la Manche que puisent les éleveurs de l'Orne et surtout du Calvados.

Principales foires : 8 et 9 janvier, Avranches ; 24 et 25 janvier, Saint-Lô ; 7 et 8 février, Briquebec ; 22 février, Coutances ; 27 février, Gavray ; 11 et 12 juin, Folligny ; 11 août, Montfinchon.

Jusqu'à cette date, on trouve dans les foires des juments de tout âge, mais surtout de 4 ans. A partir du mois de septembre, on y trouve en plus des poulains de lait et des Antenais.

4 septembre, Rauville-la-Bigot ; 12 et 13 septembre, Lessay ; 17 septembre, Saint-Floxel ; 26 et 27 septembre, Carentan ; 30 septembre, Coutances et Teurtheville-Hague; 30 septembre et 1er octobre, la Haye-Pesnel : 2 octobre, Avranches ; 8 et 9 octobre, Brix ; 11 octobre, Coutances ; 14 et 15 octobre, Bouteville ; 16 octobre, Teurtheville-Hague ; 22 et 23 octobre, Aviré.

Des *Concours de pouliches* ont lieu en mars

à Cherbourg, Valognes, Saint-Lô, Coutances, Avranches et Mortain.

Des *Concours de poulinières* ont lieu en septembre, à Cherbourg, Montebourg, Saint-Lô, Lessay, Avranches et Mortain.

Le *Concours de chevaux de selle de l'Administration des Haras* a lieu à Saint-Lô en juillet.

Un *Concours de majoration du service de la Remonte* a lieu à Avranches en juillet ; un autre à Saint-Lô en octobre. Concours de majoration pour chevaux d'artillerie à Cherbourg.

Concours de la Société du Cheval de Guerre à Carentan en septembre.

Les grands *marchands* sont : MM. Le Pois, à Avranches, qui tient spécialement le cheval de selle ; Tostain, Louis Hardy, Victor François, Vibert, à Saint-Lô ; Grandin, à Saint-Nicolas-de-Coutances ; Duval-Lemonnier, à Carentan ; Chevalier père et fils, à Saint-James ; Levillain, à Beauchamp, etc...

Les *éleveurs* les plus importants sont : MM. Fautrat, à Mobecq ; Pierre Saint, à Airel ; Marie, à Couvain ; Noël, à Saint-Waast-les-Hougeurs ; De Parfouru, à Valognes ; Desman-

neteaux, à Sainte-Marie-du-Mont ; Gillain, à Carentan ; Poulain, à Pont-sous-Avranches ; Le Paulmier, à Saint-Côme-du-Mont ; Noël François, à Pretot, etc., etc.

École de dressage : MM. Le Portier, à Carentan ; Leblond, à Carentan ; Le Roy, à Airel ; James, à Marcey ; Lechaptois, à Bacilly ; Fouchaux, à Bourigny ; Lechaptois, père à Bourigny ; Boitard, à Querqueville.

DÉPOT DE REMONTE DE CAEN.

Calvados. — *Genre de production.* — Centre très important non seulement d'élevage (beaucoup plus que de production), mais encore de transactions. On y trouve abondamment le type cuirassier et le type dragon. De plus, les éleveurs présentent dans les concours de chevaux de selle de très nombreux produits d'étalons de pur sang et de juments de demi-sang, la plupart provenant de la Manche et qui joignent le modèle à la qualité.

Caen est donc le centre d'une région d'élevage très intéressante à explorer.

Principales foires: 1er lundi de Carême (com-

mence le vendredi précédent), Caen ; foire de la mi-carême, Caen ; foire de quinze jours après Pâques (commence le vendredi précédent), Caen ; foire de la Trinité, Caen ; foire Saint-Michel, foire de la Toussaint, foire de Noël, Caen. Grande foire de La Guibray à Falaise (elle commence le 3 août et dure jusqu'au 8 août).

Le *Concours de selle* de l'Administration des Haras a lieu à Caen en juillet.

Deux *Concours de majoration* du Service de la Remonte ont lieu à Caen en juillet et en décembre.

Concours de majoration pour chevaux d'artillerie à Falaise en août.

Concours de chevaux de selle : le mercredi des Cendres à Caen ; du 15 juillet au 1er août, différents concours de chevaux de selle ont également lieu à Caen.

Concours de pouliches de 3 ans : dans la dernière quinzaine de mars, à Viré et à Bagneux ; vers la mi-avril, à Dozulé.

Concours de poulinières : en août, à Vire, Lisieux et Pont-l'Evêque (ce dernier le plus important) ; en octobre, à Bagneux et à Argence (ce dernier le plus important).

Principaux *marchands-éleveurs* : MM. Ballière, Brion, Guéroult, de Gastebled, Godefroy, Le Saulnier, Jourdan, à Caen, etc.

Ecoles de dressage : MM. Blandin, Messin, Capelle, à Caen.

Courtiers : MM. Lemaître-Dupart, Guy et Capelle, à Caen ; Dréano, à Pont-l'Evêque ; Le Canu et Denis, à Bayeux.

DÉPOT DE REMONTE D'ALENÇON.

Orne (Le Merlerault). — *Genre de production.* — Ce centre d'élevage s'est spécialisé dans la production du trotteur d'hippodrome, de l'étalon destiné aux Haras ou à l'étranger. Le carrossier disparaît peu à peu, sauf dans les cantons de Putanges, d'Ecouché et d'Argentan, où on élève surtout des chevaux nés dans la Manche.

Le Merlerault ne produit donc que quelques rares demi-sang de selle. C'est là, cependant, lorsque les éleveurs le voudront, que se feront les meilleurs étalons demi-sang de selle et les meilleurs hunters français.

Le *Concours de chevaux de selle* des Haras

a lieu en juillet, à Alençon ; le concours de pouliches de 3 ans fin avril au Haras du Pin et à Sées ; les concours de poulinières en septembre, à Ecouché et à Flers ; au commencement d'octobre au Haras du Pin, Alençon et le Mesle-sur-Sarthe.

Deux Concours de majoration de service de la Remonte ont lieu à Alençon en juillet et novembre.

Les principaux *éleveurs* sont : M. Godefroy, à Urou, près d'Argentan. Cet éleveur possède l'élevage de chevaux de selle de gros poids le plus important comme quantité et comme qualité de tout le Nord-Ouest. On peut encore citer MM. Foucault, à Putanges ; Dufresne, à Montgarroult ; Tribout, à Almenèches ; Gariel, à Bazoches ; Thomas, à Montgarroult ; Ledoyen et Simon, à Saint-Christophe, etc.

Marchands et courtiers : MM. Bellesort et Bonnet, à Alençon ; Hodan, à Sées ; D. Buisson, à Le Merlerault ; V. Basile, au Mesle-sur-Sartue, qui la plupart ont des prairies où ils élèvent des poulains nés dans la Manche, etc.

DÉPOT DE REMONTE DE GUINGAMP.

Côtes-du-Nord. — Finistère. — *Genre de production.* — Type dragon et légère. Ce genre de cheval se trouve dans les cantons de Corlay, Saint-Nicolas de Rostrenen, dans une partie de celui de Loudéac, pour les Côtes-du-Nord ; pour le sud du Finistère dans les cantons de Scaer, Elliant. Les selles bretons sont pleins d'endurance et de qualité, mais c'est à peine si la Remonte peut en acheter une centaine, tant est devenu important l'élevage du postier breton d'artillerie, excellent d'ailleurs.

Principaux concours : *Concours de l'Administration des Haras* en mai ; *Concours de majoration* du service des Remontes : Quimper en juillet, Morlaix et Loudéac (en octobre), pour chevaux d'artillerie.

Courses de Corlay, fin mai ou commencement de juin ; courses de Quimper en août.

Foires. — Le cheval de sang breton n'est presque jamais présenté dans les foires qui sont réservées aux animaux de travail.

Principales foires des Côtes-du-Nord : Lannion, le 23 juin et le 29 septembre ; Le Mene-

brec, 13 juin, 2 août et 22 septembre ; Guingamp, 3e samedi de mars, 1er samedi de juillet, 2e samedi d'octobre, 24 décembre ; Lamballe, foires mensuelles, généralement le 4e jeudi du mois ; Plancoel, 4 mai et 4 août.

Principales foires dans le sud du Finistère et une partie du Morbihan : Rosporden, 3e jeudi de chaque mois ; Quimper, 15 avril et 2 mai ; Quimperlé, foire du samedi saint ; Ordeven, 18 avril ; Lochrist, 3 mai.

Principaux *marchands* : Louet, à Quimper ; Le Meur, à Elliant ; Platrès, à Rosporden ; Le Goff, dresseur, et Desjacques, vétérinaire, à Hennebont, etc.

Principaux *courtiers* : M. Debrabant, vétérinaire, à Corlay ; Dagorne, éleveur, à Corlay ; Isidore Hervé, à Bellevue, en Haut-Corlay ; Le Meur, à Elliant ; Louet, à Quimper ; Desjacques, vétérinaire, à Hennebont ; M. Clée, à Lamballe, etc., etc.

DÉPOT DE REMONTE DE SAINT-JEAN-D'ANGÉLY.

Charente-Inférieure. — *Genre de production*. — Très bons chevaux quand ils sont du

modèle selle. A Rochefort, Saint-Agnant, Marenne, Saujon, on fait naître et on élève des types anglo-normands et charentais de ligne et de réserve ; quelques anglo-arabes d'importation, à Ardillières (Rochefort), dans le canton de Mirambeau des anglo-arabes ligne et légère et des charentais.

Foires : pas de foires spéciales, la plupart des marchés se font au moment des concours de poulinières.

Concours de selle : à Rochefort, avril, juin, septembre et décembre.

Concours de majoration du service de la Remonte à Rochefort, en juillet.

Concours hippiques : la Rochelle tous les deux ans, Royan, Poitiers, Angoulême.

Concours du Cheval de guerre : Angoulême, en mai (alternativement) avec Rochefort et Poitiers.

Courtiers, marchands : MM. Salmon et Marchaud, à Saint-Jean-d'Angély ; Miolet, à Saint-Mard ; Draveau et Hardy, à Saint-Sauveur-de-Nouaillé ; Menain, à Marennes ; Véron, Mesmin, à Poitiers ; Allory, à Ribérac ; Jousse, à Rouillac, etc., etc.

École de dressage : Rochefort-sur-Mer.

Charente. — Elevage restreint à Montmoreau, Chalais, Villebois, la Valette ; production peu homogène. L'anglo-arabe réussit assez bien comme élevage.

Vienne. — Elevage assez restreint. Dans les cantons de la Trimouille, Montmorillon, Saint-Savin, Lusignan, anglo-arabes ligne et légère de préférence, ou des artilleurs demi-sang.

DÉPOT DE REMONTE DE FONTENAY-LE-COMTE.

Vendée. — *Genre de production.* — Le cheval vendéen (Vendée, Deux-Sèvres, Loire-Inférieure) est souvent un très bon dragon, artilleur parfois, cuirassier et carrière plein de sang avec de bonnes allures ; nombreux produits issus d'étalons de pur sang. Très bons centres, Saint-Gervais (et Machecoul, Loire-Inférieure, voir le dépôt d'Angers), Luçon ; chevaux plus légers dans le Bocage.

Foires de poulains ; en automne à la Roche, Luçon, la Garnache, Saint-Gervais, Challans.

Concours de selle de l'Administration des Haras : la Roche-sur-Yon, en juin.

Concours de majoration du service de la Remonte à Fontenay-le-Comte, en juillet.

Concours de la Société du cheval de guerre : la Roche-sur-Yon, en mai, alternativement avec Nantes et Niort.

Ecoles de dressage : la Roche-sur-Yon, Saint-Gervais, Challans, Luçon.

Les principaux *éleveurs* sont: MM. Gauvreau, à Angles ; Sacré, à Hauton-Chassenon, etc.

Deux-Sèvres. — Elevage restreint, type dragons, quelques bons anglo-arabes à Clavé, etc., etc.

DÉPOT DE REMONTE D'ANGERS.

Loire-Inférieure. — *Genre de production.* Bonne et nombreuse production vendéenne de réserve, ligne, artillerie, selle, chevaux de tête, spécialement autour de le Pellerin, Saint-Père-en-Retz, Sainte-Pazane, Machecoul, Saint-Etienne-de-Montluc, etc.

Concours hippique de Nantes.

Concours de majoration du service de la Remonte à Nantes en juillet.

Concours de selle, Machecoul, Sainte-Pazanne.

Ecole de dressage à Nantes (MM. Lefèbre de Magdelain, Pingrié).

Marchands : Paillard, à Soudan ; Constantin, Biri, à Nantes; Painguet, à Pont-Rousseau, etc.

Les principaux *éleveurs* sont : MM. Joyau, Hachet, Renaud, à Saint-Père-en-Retz, etc.

Maine-et-Loire. — *Genre de production.* Elevage assez restreint, mais de bons sujets de ligne, réserve, artillerie, selle, spécialement à Chemillé, Beaupréau, Cholet, Segré, Saumur, Angers.

Concours hippique d'Angers.

Concours de la Société du cheval de guerre à Saumur (17, 18, 19 et 20 juillet), 80.000 francs de prix.

Ecole de dressage à Angers et à Saumur.

Marchands : à Tours, MM. Yvon, Lecocq, Raoul ; à Angers, Brousset, etc.

Loir-et-Cher. — Elevage insignifiant.

Indre-et-Loire. — Production nulle.

Concours de selle de l'Administration des Haras à Tours en juillet.

Ecole de dressage à Tours : M. F. Blot, directeur.

DEUXIÈME CIRCONSCRIPTION DE REMONTE

(Tarbes).

Tout le Sud-Ouest produit d'excellents chevaux de cavalerie trottant bien, galopant parfaitement, pleins de sang et de qualité, résistants. On y trouve aussi des dragons, surtout du côté de Guéret et d'Aurillac.

DÉPOT DE REMONTE DE TARBES.

Basses-Pyrénées. — *Type de production.* — Font naître et élèvent types légère, quelques dragons ; les meilleurs élevages autour de Bidache, Saint-Palais, Orthez, Paul, Oloron.

Concours du cheval de guerre, à Lembeye, en août.

Foires : Pau, le 1er lundi de Carême, la Saint-Martin (3 jours), deuxième lundi d'août (2 jours) ; Lembeye, 25 mars, le jeudi avant l'Ascension, le premier jeudi avant le 15 septembre, le premier jeudi de décembre ; Morlaas, 11 juin et 7 octobre ; Oloron, 1er mai et 9 septembre (3 jours) ; Bedous, 29 septembre ;

Monéin, 15 avril ; Mauléon, 6 septembre ; Saint-Palais, le lundi de Pâques et le 26 décembre ; Bidache, 30 novembre ; Orthez, premier mardi de mars, juin et octobre ; Salies-de-Béarn, le dernier jeudi d'octobre.

Marchands : M. Larregain, à Pau (chevaux de chasse).

Ecole de dressage : M. Gardère, à Biarritz.

Hautes-Pyrénées. — N'élèvent que ce qui n'est pas vendu au sevrage. Légère, peu de dragons ; chevaux de tête principalement autour de Tarbes, Maubourguet, Lannemezan, Bagnères, Argelès.

Les principaux *éleveurs* sont : MM. Gassédat, à Pardies ; Bladé, à Mirepeix ; Buzy-Gazeaux, Mourouzaa, à Andoins.

Foires : Gavarnie, 22 juillet ; Gèdre, 12 septembre ; Arreau, 11 juin et 9 septembre ; Bagnères-de-Bigorre, 25 septembre ; Castelnau, 6 mai, 27 juillet et 12 décembre (3 jours) ; Lannemezan, premier mercredi de décembre ; Maubourguet, 30 septembre (8 jours) ; Rabastens, 22 janvier, lundi de Quasimodo ; 22 septembre ; Tarbes, 15 août, 1er novembre.

Gers. — Elève, mais fait peu naître. Les

chevaux pyrénéens y prennent du squelette. Têtes, légères, quelques dragons.

Foires : Vic-Fezensac, premier vendredi de janvier, février, mars, avril, juin, juillet, septembre, octobre, décembre ; Beaucaire, 12 janvier, 12 mars et 12 novembre ; Cazaubon, premier mardi de janvier, d'avril et de septembre ; Condom, mercredi 15 jours avant les Cendres, lundi de la Quasimodo, 5 septembre, 25 novembre ; la Romieu, mercredi des Cendres, le lendemain de Pâques, de la Toussaint et de Noël.

Concours du cheval de guerre, à Auch, en août.

Marchands : MM. Bourgade, Comminges. *Ecole de dressage,* à Auch ; Lanusse, à Fleurance ; Gauthé, à Mauvezin.

Haute-Garonne (arrondissement de Saint-Gaudens). — Fait naître et élève de bons légère ; quelques dragons, spécialement à Montrejeau, Saint-Martory et Saint-Gaudens.

(*Voir le dépôt d'Agen pour les autres arrondissements de la Haute-Garonne.*)

Foires de Toulouse.

Ariège. — Fait naître et élève quelques légère (Saint-Girons).

Concours de selle (par roulement) entre Pau et Mont-de-Marsan, Tarbes et Auch, Agen et Montauban.

Concours de majoration : Auch en août, Pau en août, Mont-de-Marsan en août, Tarbes en août et Toulouse en août.

Concours régional du Cheval de guerre à Pau, en mai.

DÉPOT DE REMONTE D'AGEN.

Lot-et-Garonne. — **Tarn-et-Garonne.** — **Haute-Garonne.** — *Genre de production.* — Anglo-arabes, très nombreux animaux de type légère et dragon, ce dernier à Beaumont-de-Lomagne, Castelsarrasin, Marmande, Toulouse.

Beaucoup de chevaux de la région pyrénéenne viennent autour de Castelsarrasin prendre de la taille et du poids.

Principaux *Concours hippiques* à Toulouse, dernière semaine de mai. *Concours de majoration*, Castelsarrasin et Toulouse en août. *Achats des Haras*, Toulouse, en octobre. *Concours de dressage*, *selle* de l'Administration

des Haras, Montauban alternativement avec Agen.

Concours du Cheval de guerre, à Castelsarrasin en septembre.

Foires : Agen, premier lundi de juin, premier lundi après le 15 septembre ; Toulouse, lundi de la Quasimodo, lundi après la Pentecôte, 24 juin, 24 août, 30 novembre.

Principaux *éleveurs* : Aude, M. de Fournas, Carcassonne ; MM. le baron Gasquet et le comte de Virieu, à Saint-Papoul, Castelnaudary (Lot-et-Garonne) ; M. A. de Sevin, près d'Agen ; M. Aunac, à Agen ; centre excellent, à Beaumont-de-Lomagne : MM. Larrieu, Miramon, à Castelsarrasin : MM. Barrié, Baudonnet, Grabié, Bachala, Chaulet, Darnis, etc.

Courtiers : MM. Barrière, Coulé, Randé, à Agen ; Coopérative du midi, rue Caraman, à Toulouse ; Cabiran, allée de Garonne, à Toulouse ; Rouleau, à Marmande.

DÉPOT DE REMONTE DE GUÉRET.

Haute-Vienne (Limousin). — *Genre de production.* — Anglo-arabe, type légère et dragon

moyen, osseux assez substantiel et plein de qualité : arrondissement de Limoges et autour du Dorat, élevage excellent mais très restreint.

Creuse. — Type légère et petit dragon anglo-arabes limousins ; la Souterraine, très bon, Bonnat, très bon, Grand-Bourg, Evaux, Gouon.

Indre. — Elevage restreint : la Châtre, en bordure du département du côté de Gannat.

Cher. — Production restreinte *type dragon* et rassemblée autour de La Guerche, Sancoins, Néronde, Lignères, Le Châtelet, Château-Mallaud (anglo-arabes).

Foires: mai, à Chantome (Indre), à Chambon, Chenérailles (Creuse) ; septembre, à la Berthenoux (Indre) ; octobre, à Saint-Denis-de-Jouhé (Indre) ; novembre, le Pont (Creuse), Gouyon (Creuse).

Concours de poulinières et pouliches : Limoges, le Dorat (Haute-Vienne), la Souterraine, Bonnat, Guéret, Grand-Bourg, Gauzon (Creuse).

Concours de selle : Limoges ; *de majoration*, alternativement le Dorat et Limoges en août.

Marchands : MM. Bayou, Poujeau, Gardavaud, à Limoges ; Rousseau, à la Souterraine, etc.

Ecole de dressage : Limoges, La Guerche (Cher).

Principaux *éleveurs* limousins : MM. de Neuville, Dumont-Saint-Priest, Bapt, de Bellabre, vicomte de Curel, etc.

DÉPOT DE REMONTE DE MÉRIGNAC.

Landes. — *Genre de production.* — Spécialement dans l'arrondissement de Mont-de-Marsan on élève et on fait naître des anglo-arabes, bons serviteurs, assez larges, type légère, quelques dragons.

Poneys landais autour de Dax.

Concours de selle alternativement à Mont-de-Marsan, Pau.

Foires : Saint-Sever, Peyrehorade, Mont-de-Marsan, Aire, Dax.

Dordogne. — Elevage très restreint autour de Bergerac ; quelques rares anglo-arabes, légère.

Pas de foires sérieuses.

Marchand-éleveur : Allory, à Ribérac.

Gironde. — Elevage très restreint. Arrondissement de Lesparre, quelques médocains de

toutes origines, résistants. Bordeaux, centre commercial assez fourni de chevaux de toutes provenances.

Concours de majoration du service de la Remonte à Mérignac en août.

Concours hippiques : Bordeaux, Arcachon.

Pas de *foires* sérieuses.

Marchands : MM. Hourcade, à Lesparre ; Fulchi, Barailhé, à Bordeaux, etc.

Ecole de dressage : M. Barailhé, rue Judaïque, à Bordeaux ; Hourcade, à Lesparre.

DÉPOT DE REMONTE D'AURILLAC.

Loire. — *Genre de production*. — Type se rapprochant du demi-sang du centre ; bons dragons, quelques cuirassiers dans la région de Montbrison ; types artilleurs provenant des Dombes, élevés à Roanne.

Haute-Loire. — Elevage de selle nul.

Lot. — Très beaux anglo-arabes légère, quelques dragons, nés et élevés dans les bons centres de Figeac, Gramat, Livernon, la Capelle.

Cantal. — Issus de pur sang et anglo-arabes

excellents nés et élevés dans la région d'Aurillac ; très bons dragons, légère, quelques artilleurs.

Puy-de-Dôme. — Quelques bons dragons, légère et artilleurs provenant du nord-ouest du département.

Aveyron. — Quelques anglo-arabes légère et dragons autour de Rodez, Montbazens, Laquiole.

Corrèze. — Quelques rares mais bons anglo-arabes légère et dragons aux environs de Pompadour et de Brives.

Lozère. — Elevage de selle nul.

Foires de toute la région : Clermont-Ferrand, 9 mai, 9 novembre ; Gramat, 31 octobre ; Giat (Puy-de-Dôme), 15 août, 15 novembre ; Montbazens (Aveyron), 17 novembre ; Aurillac, 14 novembre (poulains et mulets).

Concours de majoration du service de la Remonte à Gramat, en août.

Concours du cheval de Guerre à Clermont, en juillet.

Concours de selle : Clermont-Ferrand ; *concours de selle* des Haras en juillet ; Montbrizon, *concours de majoration* en août.

Concours hippiques : Clermont-Ferrand.

Courtiers, marchands : Foucel, Cohalion, à Clermont-Ferrand ; Miquel, à Mours (Cantal), etc.

DÉPOTS EN DEHORS DES CIRCONSCRIPTIONS

DÉPOT DE REMONTE DE FAVERNEY

Haute-Marne. — *Genre de production.* — Dans le Bassigny (Chaumont, Merrey, Bourmont), quelques rares chevaux de têtes, troupiers, dragons, artilleurs.

Marne. — Haras de l'Etang (Reims) à M. de Tarsigny, quelques dragons, artillerie, troupe et tête.

Meurthe-et-Moselle. — Haras de Saint-Thiébault, à M. Cournault de Seyturier ; quelques têtes dragons.

Concours de selle : Reims, en août.

Concours hippiques : Nancy, Vittel.

Concours de majoration pour chevaux d'artillerie à Vézeline en octobre.

Foires : néant pour la selle.

Marchands : Lévy, à Reims ; Netter, à Epinal ; Akor, à Bar-le-Duc.

Ecole de dressage : à Ceintré (Meurthe-et-Moselle), Nancy ; Manège Cothenet, à Nancy.

DÉPOT DE REMONTE DE PARIS.

Eure. — *Genre de production.* — Quelques cuirassiers, dragons, artilleurs (Rouen, Neufchâtel, Bolbec, Dieppe, Yvetot, Montivilliers).

Seine-Inférieure. — Quelques cuirassiers, dragons, artilleurs (Etrepagny, Pont-Audemer, Evreux, Bernay).

Aisne. — Quelques dragons et artilleurs (Saint-Quentin, Guise, Vervins.)

Pas-de-Calais. — Un petit nombre d'éleveurs ont un élevage de demi-sang assez soigné (Andrucq, Beaumetz-les-Loges, etc.).

Seine, Seine-et-Oise, Seine-et-Marne, Oise. — Elevages de pur sang connus.

Pas de Concours de selle de l'Administration des Haras, ni de Concours de majoration du service de la Remonte.

Concours hippique du Touquet, Pas-de-Calais.

La Société hippique française donne, au prin-

temps, à Paris et à Boulogne-sur-Mer, des *concours hippiques,* comprenant des Concours d'attelage et de selle où sont réunis les chevaux de têtes de tous les élevages.

Marchands de chevaux : MM. Roy, Bartlett et Douay, Ferrand, Izard, Bob Egan, Goldsmid, Lehmann, Riant, Teisset, Roux, etc., à Paris ; au Havre, Louis Paul ; à Bernay, Castelo ; à Boulogne-sur-Mer, M. Lecerf ; à Compiègne, MM. Cartier, Roulier ; etc.

Ecoles de dressage : Mauriée, à Guise ; Picquet, à Boulogne-sur-Mer ; A. Bures, à Rouen, etc...

DÉPOT DE REMONTE DE MACON.

Saône-et-Loire (Charolais). — *Genre de production.* — Assez d'animaux légère et ligne ayant souvent beaucoup de modèle et presque toujours de la qualité ; issus de pur sang très réussis.

Autour de la Guiche, Mont-Saint-Vincent et Blanzy, élevage par excellence de chevaux de cavalerie. Cluny, Paray-le-Monial, Charolles, produisent des animaux plus compacts.

Allier. — *Genre de production.* — Dans la

région de Moulins et de Dompierre-sur-Bresbre, élevage à base trotteuse ; celle de Montluçon fournit quelques bons chevaux de selle.

Nièvre. — On trouve encore quelques bons chevaux de selle du côté de Nevers, Cercy-la-Tour, Saint-Pierre-le-Moutier, Cotigny, Vandenesse, Saint-Honoré-les-Bains.

Ain. — Elevage restreint ; le bon élevage est localisé chez quelques éleveurs à Versailles, Thoissey, Châtillon, Cholaronne.

Concours hippiques : Charolles, en mai ; Cluny, en septembre ; Nevers, fin juillet ; Montmarault, fin septembre.

Concours de la Société hippique française, à Vichy en juillet.

Concours de majoration du service de la remonte à Charolles en octobre ; ou à Paray-le-Monial.

Concours du Cheval de guerre, à Charolles en octobre.

Foires : la plus importante à Montmerle (Ain), septembre.

Ecoles de dressage : MM. Chevalier, à Charolles ; Odoux, à Cluny ; comte de Clerval, à

Moulins ; Ecoles de Cluny, Cercy-la-Tour, Nevers, Villars-les-Dombes (Ain) ; Colin, à Moulins ; Séramy, à Saint-Pourçain ; Baccaud, à Cercy-la-Tour ; Duret, à Parize-le-Châtel ; Fremont, à Villars-les-Dombes.

TABLEAUX STATISTIQUES GÉNÉRAUX

A) Statistique de la population générale chevaline et mulassière par départements

DÉPARTEMENTS	ESPÈCE CHEVALINE — ANIMAUX au-dessous de 3 ans	ESPÈCE CHEVALINE — ANIMAUX de 3 ans et au-dessus	ESPÈCE CHEVALINE — TOTAL de l'espèce	ESPÈCE mulassière (adultes et jeunes
1 Ain	3.060	17.570	20,630	330
2 Aisne.	9.760	69.780	79.540	190
3 Allier.	3.630	17.720	21.350	380
4 Alpes (Basses-) . .	1.830	6.740	8.570	11.090
5 Alpes (Hautes-). .	1.290	5.240	6.530	7.940
6 Alpes-Maritimes. .	450	8.000	8.450	5.120
7 Ardèche.	2.100	10.950	13.050	5.880
8 Ardennes	13.090	37.530	50.620	30
9 Ariège	2.310	6.810	9 120	1.160
10 Aube.	2.750	30.100	32 850	60
11 Aude.	1.580	21.220	22.800	3.940
12 Aveyron.	2 960	11.620	14.580	2.410
13 B.-du-Rhône [1] . .	8 410	20.870	29.280	8.220
14 Calvados	23.060	43.150	66 210	200
15 Cantal . . . . ,	2.620	9.110	11.730	450
16 Charente.	5.470	29 700	35.170	3.220
17 Charente-Inf. . .	5.570	37.070	42 640	1.170
18 Cher.	12.390	32.360	44.750	420
19 Corrèze	1.530	6.520	8.050	930
20 Corse.	2.300	5.550	7.850	8.160
21 Côte-d'Or. . . .	11.200	40.500	51.700	290
22 Côtes-du-Nord. .	34.039	62.210	96.240	»
23 Creuse.	2 270	10.080	12.350	160
24 Dordogne. . . .	3.110	18.110	21.220	4.360
25 Doubs.	5.190	16 110	21.300	120
26 Drôme.	7.150	15.350	22.500	11.500
27 Eure.	12.370	35.460	47.830	140
28 Eure-et-Loir. . .	12.790	34,920	47 710	90
29 Finistère.	53 360	77 930	131.290	10
30 Gard.	2.180	19.770	21 950	12.520
31 Garonne (Haute-).	3.600	27.830	31.430	2.900

1. Y compris 800 taureaux de la Camargue.

DÉPARTEMENTS	ESPÈCE CHEVALINE			ESPÈCE mulassière (adultes et jeunes)
	ANIMAUX		TOTAL de l'espèce	
	au-dessous de 3 ans	de 3 ans et au-dessus		
32 Gers	5 570	22.310	27 880	960
33 Gironde	3.710	40.480	44.190	2.260
34 Hérault	1.140	23.030	24.170	8.000
35 Ille-et-Vilaine	27.020	51 980	79.000	10
36 Indre	7.530	24 740	32 270	760
37 Indre et-Loire	4.190	37.660	41.850	1.110
38 Isère	5 650	30.150	35 800	4.310
39 Jura	2.260	11.910	14 170	170
40 Landes	9.950	18 120	28.070	10.670
41 Loir-et-Cher	7.980	34.460	42.440	430
42 Loire	3.610	13.950	17.560	670
43 Loire (Haute-)	2 530	10.790	13.320	310
44 Loire-Inférieure	11 050	32.210	43.260	80
45 Loiret	5.190	43.400	48.590	210
46 Lot	2.060	9.380	11 440	1.520
47 Lot-et Garonne	2.840	19.790	22.630	550
48 Lozère	1.020	4.440	5.460	560
49 Maine et-Loire	12.950	54.620	67.570	110
50 Manche	29.500	65.000	94.500	300
51 Marne	3.880	48.050	51.930	140
52 Marne (Haute-)	8 630	32.890	41.520	40
53 Mayenne	29.500	55.310	84.810	40
54 Meurthe-et Mos.	12.290	39.770	52.060	60
55 Meuse	10 610	37.010	47.620	60
56 Morbihan	11 600	29.300	40.900	10
57 Nièvre	7.860	23.030	30 890	210
58 Nord	17.030	65.770	82 800	2.670
59 Oise	4.180	44.730	48.910	230
60 Orne	22 680	38.430	61.110	10
61 Pas-de-Calais	15.860	70.510	86.370	2.400
62 Puy-de-Dôme	2.020	16.560	18.580	600
63 Pyrénées (Basses-)	9.820	22.930	32 750	5.630
64 Pyrénées (Hautes-)	3.960	12.610	16.570	2.450
65 Pyrén.-Orientales	1.440	10.610	12.050	3.140
66 Rhin (H.-) (Belfort)	730	2.970	3.700	20
67 Rhône	1 210	16.940	18.150	420
68 Saône (Haute-)	3.920	21.690	25.610	40
69 Saône et-Loire	6.920	25.860	32.780	470
70 Sarthe	17.100	49.480	66.580	560
71 Savoie	400	2.710	3.110	5.610
72 Savoie (Haute-)	1.450	9.820	11.270	1.350

DÉPARTEMENTS	ESPÈCE CHEVALINE			ESPÈCE mulassière (adultes et jeunes)
	ANIMAUX		TOTAL	
	au-dessous de 3 ans	de 3 ans et au-dessus	de l'espèce	
73 Seine	140	113.110[1]	113.250	60
74 Seine-Inférieure	20.540	52.490	73.030	100
75 Seine-et-Marne	2.040	42.640	44.680	120
76 Seine-et-Oise	2.270	48.770	51.040	190
77 Sèvres (Deux-)	9.290	31.690	40.980	5.920
78 Somme	14.230	64.880	79.110	380
79 Tarn	3.660	14.460	18.120	1.920
80 Tarn-et-Garonne	3.010	15.440	18.450	2 900
81 Var	870	11.610	12.480	6.940
82 Vaucluse	3.590	14.290	17.880	13.570
83 Vendée	6.820	25.940	32.760	980
84 Vienne	6 810	31.630	38 440	7.290
85 Vienne (Haute-)	1.520	8.850	10.370	520
86 Vosges	6 350	26.300	32.650	80
87 Yonne	6.760	42.600	49.360	160
Totaux	680.150	2.555.980	3.236.130	194 270

(1) Y compris la population chevaline de Paris : 76.050 têtes.

Etats par départements des chevaux de diverses catégories achetés par la Remonte de l'armée au cours de l'année 1909.

DÉPARTEMENTS	CHEVAUX DE TÊTE	CHEVAUX DE TROUPE						MULETS	TRAIT	CHEVAUX DE BAT	TOTAL	PRIX payés
		Cuirassiers	Dragons	Légère	Attelage	Artillerie Selle	Génie. Col.					
Dépôt de Mâcon												
Ain. . . .	3	2	25	10	21	13	»	»	1	»	75	77.000
Allier. . .	35	9	28	20	68	13	»	»	»	»	173	195.010
Côte-d'Or. .	»	»	»	»	1	»	»	»	»	»	1	1.000
Doubs. . .	»	»	1	»	»	»	»	»	»	»	1	850
Isère. . . .	1	»	»	1	5	1	»	»	»	»	8	8.425
Jura. . . .	»	2	»	»	1	»	»	»	»	»	1	900
Nièvre. . .	12	»	29	15	53	29	»	»	»	»	138	146 500
Rhône. . .	3	1	4	1	»	1	»	»	»	»	10	12 300
Saône-et-L .	92	28	95	37	103	198	»	5	1	»	554	615.095
Savoie. . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Hte - Savoie.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Dépôt de Paris												
Aisne. . .	2	»	7	»	10	4	»	»	»	»	23	29.233
Aube. . . .	1	»	1	»	5	»	»	»	»	»	8	10.168
Eure. . . .	4	2	15	»	7	4	»	»	»	»	35	44.485
Loiret. . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Nord. . . .	»	»	»	»	1	»	»	»	»	»	1	1.271
Pas-de-C. .	3	2	5	»	9	1	»	»	»	»	20	25.420
Oise. . . .	15	»	4	»	1	»	»	»	»	»	20	25.420
Seine. . .	185	2	60	2	12	8	»	»	»	»	269	341 899
Seine-Inf. .	1	5	9	»	9	2	»	»	»	»	28	35.588
Seine-et-M .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Seine-et-O. .	13	»	6	»	2	»	»	»	»	»	21	26.691
Somme. . .	»	»	1	»	»	»	»	»	»	»	1	1.271
Yonne. . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Marne. . .	»	1	3	»	»	»	»	»	»	»	4	5.084
Dépôt d'Arles												
B.-du-Rh. .	11	»	12	44	5	5	»	»	»	»	77	80 840
Pyrén.-Or. .	1	»	2	47	1	»	»	»	»	»	51	48 020
Corse. . .	6	»	»	21	»	»	»	»	»	»	27	20.440
Gard. . . .	»	»	4	9	»	6	»	»	»	»	19	15 000
Drôme. . .	2	»	3	1	2	2	»	»	»	»	10	11 065

DÉPARTEMENTS	CHEVAUX DE TÊTE	CHEVAUX DE TROUPE						MULETS	TRAIT	CHEVAUX DE BAT	TOTAL	PRIX payés
		Cuirassiers	Dragons	Légère	Attelage	Artillerie Selle	Génie. Col.					
Var. . . .	2	»	»	3	»	»	»	»	»	»	5	3 300
Hérault. . .	»	»	»	2	»	1	»	»	»	»	3	2.980
Alpes Mar. .	2	»	»	»	»	»	»	»	»	»	2	3 100
Vaucluse. .	»	»	»	1	»	»	»	»	»	»	1	900
Mulets. . .	»	»	»	»	»	»	»	80	»	»	80	78.925
Dépôt de Guéret												
Creuse. . .	10	2	43	105	18	20	»	»	»	»	198	208.234
Hte-Vienne.	27	3	46	97	15	18	»	»	»	»	206	213.360
Indre. . .	1	»	14	16	31	11	»	»	»	»	73	73.725
Cher. . . .	8	3	4	8	57	35	»	»	»	»	115	117.460
Dépôt d'Aurillac												
Corrèze. . .	3	»	4	9	»	»	»	»	»	»	16	4 756
Loire. . .	13	3	55	16	66	47	»	»	»	»	200	9.390
Lot. . . .	19	3	48	113	6	3	»	»	»	»	192	12.677
Cantal. . .	3	»	28	90	16	9	»	»	»	»	146	8.043
Hte-Loire. .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Aveyron. .	»	»	3	14	12	1	»	»	»	»	30	4.014
Puy-de D. .	5	»	12	11	32	12	»	»	»	»	72	6.689
Lozère. . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Dépôt de Mérignac												
Gironde.. .	18	»	13	60	19	10	»	»	»	»	122	125.450
Dordogne. .	»	»	1	39	1	»	»	»	»	»	41	40.972
Landes. . .	28	»	66	336	1	1	»	»	»	»	432	534.528
Dépôt d'Agen												
H.-Garonne.	26	»	47	104	4	4	»	»	»	»	184	
Tarn et-Gar.	54	»	118	235	5	5	»	»	»	»	407	
Lot-et Gar. .	30	»	87	143	3	1	»	»	»	»	255	945.756
Tarn. . . .	11	»	4	6	»	»	»	»	»	»	21	
Aude. . .	4	»	3	28	»	»	»	»	»	»	35	
Dépôt de Tarbes												
H.-Pyrénées.	41	»	31	276	»	»	»	»	»	»	348	349.222
B.-Pyrénées	26	»	82	368	»	»	»	»	»	»	476	467.415
Gers. . . .	50	1	70	388	»	»	»	»	»	»	510	527 235
Ariège. . .	»	»	2	28	»	»	»	»	»	»	30	28.075
H.-Garonne.	3	»	21	110	»	»	»	»	»	»	134	127.765

DÉPARTEMENTS	CHEVAUX DE TÊTE	CHEVAUX DE TROUPE						MULETS	TRAIT	CHEVAUX DE BAT	TOTAL	PRIX payés
		Cuirassiers	Dragons	Légère	Attelage	Artillerie Selle	Génie. Col.					
Dépôt de Saint-Jean-d'Angély												
Char.-Infér.	83	114	234	33	207	120	»	»	»	»	804	890.300
Charente. .	11	9	40	7	35	18	»	»	»	»	120	128.375
Vienne. . .	10	10	44	7	26	9	»	»	»	»	126	115.700
Dépôt de Fontenay-le-Comte												
Vendée . .	55	23	187	3	»	105	116	»	»	»	490	»
Deux-Sèvres.	6	10	68	7	»	33	15	»	»	»	144	»
Dépôt de remonte d'Angers												
Loire-Inf. .	88				192	34	95					
Maine-et L. .	14				38	3	33					
Indre et-L. .	5				2	»	1					
Loir-et-Ch. .	»				»	»	»					
Dépôt de Guingamp												
Côtes-du-N. .	9				33	»	20					
Finistère. .	17				847	13	136					
Ille-et-Vil. .	4				21	»	8					
Morbihan. .	1				29	»	3					
Dépôt d'Alençon												
Orne. . . .	127				44	34	101					
Sarthe. . .	3				27	2	9					
Mayenne. .	»				13	3	1					
Eure-et-L. .	2				2	»	»					
Dépôt de Saint-Lô												
Manche. . .	187				399	664	21					
Dépôt de Caen												
Calvados. .	239				986	788	»					

*
* *

Il est utile de faire remarquer à propos des statistiques ci-dessous que les chevaux achetés dans un département n'y sont point tous nés, ni même parfois élevés ; mais on peut considérer pourtant les chiffres de cette statistique assez indicatifs de la productivité relative de la région considérée pour en faire état.

Il serait à souhaiter que la Direction des Remontes publiât tous les ans un rapport dans le genre de celui de la Direction des Haras, où serait insérés toutes statistiques et renseignements pouvant intéresser les éleveurs et les acheteurs. On ne peut, en effet, « tâter le pouls » de la production du cheval de qualité français qu'en examinant les statistiques et rapports des Remontes militaires. Si ces derniers avaient été publiés régulièrement, leurs exigences actuelles eussent paru beaucoup plus justifiées à certains ; c'est leur soudaineté qui certainement a déconcerté une partie de nos producteurs.

Tableau des remontes 1910[1] par départements naisseurs.

DÉPARTEMENTS naisseurs	ACHETÉS dans d'autres départements	ACHETÉS dans le département	TOTAL
Aisne	7	19	26
Pas-de-Calais	0	17	17
Oise	6	6	12
Haute-Marne	0	62	62
Marne	6	1	7
Aube		1	1
Yonne		1	1
Meurthe-et-Moselle	4	55	59
Vosges	13	21	34
Meuse	12	13	25
Haute-Saône	3	67	70
Côte-d'Or		1	1
Doubs	2	2	4
Cher	20	61	81
Indre	29	43	72
Indre-et-Loire	6	2	8
Loir-et-Cher	»	1	1
Saône-et-Loire	32	503	535
Loire	18	151	169
Allier	41	76	117
Nièvre	13	52	26
Rhône, Ain	70	76	146[1]
Gironde	34	66	100
Dordogne	22	19	41
Charente-Inférieure	10	465	475
Charente		50	50
Vienne	3	47	50
Vendée	309	526	837
Loire-Inférieure	131	266	397
Deux-Sèvres	66	22	88
Maine-et-Loire	21	69	90
Mayenne	2	25	27
Sarthe	2	8	10

1. Ce tableau a été composé avec les chiffres fournis par M. le vicomte Martin du Nord dans *Situation de l'élevage*.

DÉPARTEMENTS naisseurs	ACHETÉS dans d'autres départements	ACHETÉS dans le département	TOTAL
Manche. Calvados.	1793[1]	1798	3581
Orne.	43	267	310
Seine-Inférieure.	4	45	49
Eure.	4	30	34
Seine-et-Oise.	8	2	10
Finistère.	24	269	293
Côtes-du-Nord.	22	96	118
Morbihan.	9	7	16
Ille-et-Vilaine.		6	6
Basses-Pyrénées.	362	411	773
Landes.	160	318	478
Gers.	189	314	495
Hautes-Pyrénées.	291	200	491
Haute-Garonne.	64	105	169
Ariège	29	34	63
Tarn-et-Garonne.	24	145	169
Lot-et-Garonne.	14	146	160
Lot.	10	127	137
Cantal	6	99	105
Puy-de-Dôme.	8	27	35
Pyrénées-Orientales.	»	12	12
Bouches-du-Rhône	»		40
Gard.	8	16	24
Aude.	4	10	14
Var.			5
Creuse.	71	162	233
Haute-Vienne	33	129	162
Corrèze.	31	22	53
Aveyron.	13	16	39
Tarn	7	7	14
Ardèche.	1	4	5
Corse.		11	11[2]

1. Dont 1.385 achetés dans le Calvados.
2. Plus 28 pour gendarmerie et officiers montés de l'île.

BIBLIOTHÈQUE DE L'ÉLEVEUR [1]

Rapport, etc., par Richard (du Cantal), 1886.
De la connaissance du Cheval (*et Atlas*), par Gayot, 1872.
Histoire du Cheval chez tous les peuples, par Houel, 1852.
Le Cheval préhistorique, par Pietrement, 1883.
L'Histoire du Cheval, par de Sourdeval.
Les Chevaux du Sahara, par le général Daumas.
Le Merlerault, par Ch. du Hays.
Les Chevaux de l'armée sous la Révolution et l'Empire, par le vétérinaire militaire Bidault, 1909.
Histoire du Cheval dans l'Antiquité, par le vétérinaire militaire Chomel, 1900.
Les Haras français, par M. de Bonneval, 1884.
Histoire des Remontes, par L.-L., 1872.
Achat du Cheval, par Gayot.
Choix du Cheval, par Magne.
Les Chevaux des temps préhistoriques, par Piétrement, 1878.
Etude sur le Cheval de guerre, par Goyau, 1857.
Les Chevaux des Aryas védiques, etc., par Piétrement, 1897.
Le Cheval en France, par Houel, 1860.
La Revue des Haras, collection complète.
Zootechnie des Equidés, par le vétérinaire Sanson.
Zootechnie générale, par le vétérinaire Cornevin.
Amélioration de l'espèce chevaline, paralasonnière.
Zootechnie générale, par le vétérinaire Dechambre.
Zootechnie générale, par Diffloth, 1909.
L'Elevage en Normandie, par Guenaux, 1902.
Les Catalogues officiels du Concours central des reproducteurs.

1. Nous donnons ici le titre de quelques ouvrages que peuvent lire avec intérêt les éleveurs et les hommes de cheval.

Traité d'Hippologie, par Jacoulet et Chomel, 2 vol., 1900.
Le Cheval Camargue, par le Dr Drouet, vétérinaire militaire principal, 1912.
Le Haras de Saint-Lô, etc., par Pierre de Chouin, officier des Haras, 1912.
Le Cheval lorrain, par Cournault de Seyturier.
Communication sur l'élevage lorrain alsacien, par le baron Zorn de Boulach, 1904.
Le Stud-book normand, par le commandant Cousté.
Le Cheval de demi-sang français, par Gallier.
Le Cheval de trait, par Gallier.
Le Cheval anglo-normand, par Gallier.
Le Cheval berrichon et le Cheval limousin, par le vétérinaire militaire Cormier.
L'Anglo-Arabe de la circonscription de Pau, par M. de Watrigant, 1902.
Le Pur Sang et le Trotteur devant le transformisme, par Nicard, 1899.
L'Elevage du trotteur en France, par Guillerot, 1896.
Le Cheval d'artillerie, par Morizot, 1910.
Le Norfolk breton, 1907.
Le Cheval de selle en France, par le Comte de Comminges, 1907.
Le Mulet intime, par Guénon, vétérinaire militaire.
L'Elevage en Europe et en Amérique, par le marquis de Villebresme, 1910.
Le Cheval, par Le Hello.
Essai sur la Bretagne hippique, par Gast, 1907.
Zootechnie, races chevalines, par Diffloth, 1909.
Histoire du Cheval boulonnais, par Viseur, 1900.
Le Pur Sang, par P. Fournier. 1906.
Le Demi-Sang trotteur et galopeur, par P. Fournier, 1907.
Les Races chevalines, par Simonoff et Moerder.
Le Cheval, 2 vol., par Lavalard, 1889.
La Race pure anglo-arabe, par Watrigant, 1904.
L'Industrie mulassière en Poitou, par Roseray, 1903.
L'Elevage à Madagascar, par Charron, vétérinaire militaire, 1903.

La Situation de l'Elevage, par le vicomte Martin du Nord, 1912.

Notes sur l'Elevage ardennais, brochure, 1906.

Les Haras et les Remontes en Allemagne, en Autriche et en France, par le comte Imbart de la Tour, 1902.

Le Cheval arabe en Russie, brochure, par le prince Scherbatoff.

Registre des Chevaux de pur sang arabes, d'origine bédouine importés en Russie.

L'amélioration du Cheval du Sud-Ouest, par le capitaine Carrière, 1907.

Le Cheval Percheron, par Trottet, 1907.

Stud-book des chevaux de race boulonnaise et rapport sur le concours de Boulogne, 1907, par D. de Saint-Martin.

Etude sur le trait léger, par R. de Salverte.

La question du Cheval en Tunisie, par Pichon-Vandeuil.

Le Cheval des Ardennes, par le comte de Robien, 1909.

L'Elevage du Cheval en Afrique, par le capitaine de Franco.

Au pays de Cornouailles, par le comte de Robien, 1908.

Rapport... sur la race parthenaise et le mulet du Poitou, par Roseray, 1907.

Le Cheval et son élevage dans le Sud-Ouest, 1904.

Messungen an 1460 Zuchtpferden, etc., par Proff. von Nathusius (1905 et 1911) (Mensurations).

Catalogues des expositions hippiques de 1900, sections russe, Est Prusse, Ouest Prusse, Holstein, Schleswig.

Une visite à Trakehnen (texte allemand), 1905.

Der Anglo Normannische Pferd, par G. Rau, 1910.

Szigupönen-Gumbinnen (Élevage de), L. v. Schonfels (texte allemand).

A travers l'Allemagne hippique, par le comte de Comminges, 1911.

Le Demi-Sang en Irlande, par le vétérinaire militaire Meuleman, 1910.

Das Buch v. Pferde (2 vol.), par Graf Wrangel, 1890 (texte allemand).

Unqarns Pferdezucht, 4 vol. par Graf Wrangel.

Zucht und Remontirung, etc., par le Dr Goldbeck, vétérinaire militaire, 1901.
Pferdezucht, etc., von England, par le Dr Goldbeck, 1902.
Die Reitschule von Hannover, 1906.
Notes sur l'Elevage en Autriche, par le lieutenant Foache.
Guide au Haras de Trakehnen (texte allemand).
Die Rasse des Pferde (2 vol.), par Graf Wrangel, 1909.
Le Livre du Cheval, par Sydney, traduit par le comte de Beaumont.
Catalogue des expositions agricoles et hippiques allemandes annuelles.
Les œuvres diverses du *Capitaine Hayes* (texte anglais) :
Farmer and stock breeder year book (annuel).
Polo and riding, polo show (annuel).
Tippi del Razze equine, par Fogliata.
L'Elevage Wurtembergeois à Weil (texte allemand), 1902.
Der Kalt-Blut Pferd, texte allemand, broch., 1905.
Rapport de la Hunter improvement Society (texte anglais), 1905.
Le même, traduit par le comte de Comminges sous le titre *le Hunter*, 1906.
Le Cheval allemand, par le lieutenant Foache.
Der engl. arabische Wollbleit, par Dunkelberg, 1907.
K. Hauptgestüt Beberbeck, par Mickler.
Der Arabische pferd Slawuta, par Lukowski, 1900.
Zur franzosische Pferdezucht, par Oetken, 1902.
Les Chevaux d'Oldembourg (broch. allemande), 1902.
Les Haras austro-hongrois, par le vétérinaire militaire Meulemans, etc., etc.
L'Officiel, discussion annuelle du budget de l'Agriculture.
Le Rapport annuel du budget de l'Agriculture à la Chambre des députés.
Le Rapport annuel de gestion du Directeur général des Haras au Ministre.
Principles of breeding, par Davenport.
Breeding racehorses by the figure System, par Bruce Lowe.
The British thoroughbred horse, par Allison.

Tables of pedigrees of thoroughbred horse, 2 vol., par Wackerow (Ch.)

Stallions, illustrated. 2 vol, par Clarence Hailey.

Stallion record, par Chismon.

Various tracts on breeding, par Sir Walter Gilbey.

The British Bloodstock Breeders Review, quarterly.

The general Steed Book, 21 vols.

Horsebreeding in theory and practice, par Œttingen.

The Field, revue.

Country Life illustrated, revue.

The Sportsman, journal.

Bailys Magazine, revue.

Tables des pedigrees par les mères des étalons de pur sang anglais (texte allemand), par Hermann Goos.

L'élevage du cheval (texte allemand), comte Hehndorff.

Esquisse d'élevage dans l'est, par Georges Quilliard.

L'Homme de cheval, soldat ou veneur, par le comte de Chézelles, vétérinaire militaire.

Les Chevaux du nord de l'Afrique, par Aureggio.

A travers l'élevage et les cavaleries de l'Europe, par Aureggio.

Le Cheval au Congo français, par le lieutenant Tournier.

Guide pratique de l'élevage du cheval, par Rélier.

Traité pratique d'élevage et d'entraînement du cheval de course, 1908, par le Dr Ormonde Fournier et Duret.

Choix, élevage et entraînement des trotteurs, par le comte de Montigny.

Le Cheval de course à l'entraînement, par le comte Day et le vicomte d'Hédouville.

Le Langage des éleveurs de chevaux de course, par Nicard.

Principales bases de la connaissance du cheval, par Le Hello.

Le Cheval de course, par Gobert.

Le Cheval, par Gobert.

Recherches sur les Raids militaires et les courses de fond, par Dupont.

De l'organisation des Haras, 1909, par Domengeau-Vignerie.

Le Cheval de selle français, par Champion.

Le Cheval de l'élevage, de commerce, d'armée, par Stiegelmann.

La Question chevaline, par Stiegelmann.
L'Elevage du pur sang en France, 1894, par Touchstone.
L'Elevage officiel en Autriche-Hongrie, par Touchstone.
Le Norfolk breton, par Robieu (comte Henri de).
Le Trait léger, l'Artillerie, le Commerce en 1909, par le capitaine Charpy.
La Crise du demi-sang français, par le général Dubois.
Les Races de chevaux de trait, par Loncey.
Des Prairies temporaires, par R. de Salverte.
De l'emploi de la jument de pur sang, par R. de Salverte.
Du choix de l'étalon, par R. de Salverte.
Le Modèle et les allures, par de Gasté.
Une foulée de galop de course, par le colonel Cousté.
Guide des acheteurs (marchands de cheval et marchands de chevaux), par Pierre.
Le Cheval et ses races, par Mégnin.
L'Élevage, l'Entraînement, les Courses, par Musany.
Les Courses de chevaux en 1912, par Saint-Georges.
Le Cheval et son cavalier (traité d'élevage), par le comte de Lagondie.
Généalogies chevalines anglo-normandes, par Ollivier.
Des croisements rationnels dans la race pure, 2 vol., par J. Vuillier (Lottery).
Tables de dosages, 1 vol., par J. Vuillier (Lottery).
Combinaisons, Pedigrees, Guide de l'éleveur, par Chéri Halbronn.
Les Juments bases, par Chéri Halbronn.
Les vingt meilleures juments bases, par Gasté.
Stud-Book de la Race pure, par le colonel Cousté.
Stud-Book français, publié par le ministère de l'agriculture.
Stud-Book du demi-sang, publié par le ministère de l'agriculture.
Le Journal des Haras (sa collection).
Le Jockey, journal.
L'Auteuil Longchamps, —
La France chevaline, —
La Normandie chevaline, —

La Bretagne hippique,	journal
Le Sud-Ouest hippique,	—
La France chevaline,	—
Le Bulletin hippique du midi,	—
Le Petit Eleveur (Ouest),	—
L'Acclimatation,	—
Le Sport universel illustré,	—
Fermes et Châteaux,	—
Bulletin de la Société du Cheval de guerre.	—
Bulletin de la France hippique.	—
Revue de Cavalerie.	—
Bulletin des Concours hippiques.	—
Vie à la Campagne.	—
Vie au grand air.	—

La plupart de ces livres se trouvent chez MILON-ROBERT, à Saumur, et chez MM. LEGOUPY, éditeurs, 5, boulevard de la Madeleine, Paris.

TABLE DES MATIÈRES

PREMIÈRE PARTIE

LES CHEVAUX FRANÇAIS

AVANT-PROPOS

CHAPITRE PREMIER

GÉNÉRALITÉS.

CHAPITRE II

LE PUR SANG ANGLAIS EN FRANCE.

CHAPITRE III

LE PUR SANG ARABE.

CHAPITRE IV

LE PUR SANG ANGLO-ARABE.

CHAPITRE V

LE DEMI-SANG ANGLO-ARABE

CHAPITRE VI

LE DEMI-SANG ANGLO-NORMAND.

CHAPITRE VII

LE DEMI-SANG EN NORMANDIE.

CHAPITRE VIII

LES DEMI-SANG DU CENTRE.

(Saône-et-Loire, le Charolais, l'Allier, le Nièvre, l'Ain, le Berry)

CHAPITRE IX

LES DEMI-SANG VENDÉENS ET CHARENTAIS.

CHAPITRE X

LE DEMI-SANG DU NORD ET DE L'EST.

CHAPITRE XI

LES DEMI-SANG BRETONS.

Postiers et demi-sang galopeurs.

CHAPITRE XII

LE DEMI-SANG GALOPEUR FRANÇAIS. — L'ISSU DE PUR SANG, CHEVAL DE SELLE.

CHAPITRE XIII

LES PONEYS FRANÇAIS.

CHAPITRE XIV

LE CHEVAL BARBE ALGÉRIEN.

CHAPITRE XV

LES RACES DE TRAIT FRANÇAISES. — GÉNÉRALITÉS.

CHAPITRE XVI

LE TRAIT BRETON.

CHAPITRE XVII

LES PERCHERONS.

CHAPITRE XVIII

LE BOULONNAIS.

CHAPITRE XIX

L'ARDENNAIS.

CHAPITRE XX

LE TRAIT NIVERNAIS.

DEUXIÈME PARTIE

LES RACES CHEVALINES EN ANGLETERRE

CHAPITRE PREMIER

LE CHEVAL EN ANGLETERRE. — GÉNÉRALITÉS.

CHAPITRE II

LE HACKNEY DU NORFOLK OU TROTTEUR ANGLAIS.

CHAPITRE III

LES HUNTERS IRLANDAIS ET ANGLAIS

CHAPITRE IV

LES CARROSSIERS ANGLAIS

CHAPITRE V

LES PONEYS ANGLAIS

CHAPITRE VI

LES CHEVAUX DE TRAIT ANGLAIS

